5/88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Museums-güterwagen



1



75 Jahre Woltersdorfer Straßenbahn

Zwei Straßenbahnbetriebe am Rande von Berlin wecken immer wieder das Interesse der Nahverkehrsfreunde. Der eine von ihnen, die Woltersdorfer Straßenbahn, wird am 17. Mai 1988 75 Jahre alt. Die 5,6 km lange regelspurige und eingleisige Strecke ist vor allem durch die wechselvolle Geschichte ihres Wagenparks interessant. Ihre Entstehung und ihren Fortbestand verdankt die „Elektrische" dem starken Berufs- und Schülerverkehr und an den Wochenenden dem Ausflugsverkehr. Die Straßenbahn beginnt am Bahnhof Rahnsdorf der Berliner S-Bahn und führt zur Woltersdorfer Schleuse, gelegen in einer seen- und waldreichen Gegend.
Eröffnet wurde die Strecke mit vier Trieb- und sechs Beiwagen. Im April 1945 mußte der Betrieb wegen der Kriegshandlungen eingestellt werden. Dann begann der schwierige Wiederaufbau.
Noch vor Kriegsende erhielt die Straßenbahn den ersten Kriegsstraßenbahnwagen (KSW). Als historisches Fahrzeug mit der Nr. 7 ist er heute noch vorhanden. Von der Berliner Straßenbahn wurden 1962 sechs Triebwagen übernommen, die man 1913 als Beiwagen geliefert hatte. Ab 1977 konnten alle Altbaufahrzeuge durch Gotha-Wagen aus Schwerin, Dessau, Dresden und durch Reko-Wagen aus Berlin ersetzt werden.
Zum 75jährigen Bestehen wurde der Triebwagen 2 aus dem Jahre 1913 durch Mitarbeiter der Betriebswerkstatt und Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Berliner Nahverkehr" des DMV restauriert.

1 Fahrzeugparade anläßlich der 60-Jahr-Feier im Depot 1973
2 Arbeitswagen 2" mit Bw 23" an der Lerchenstraße
3 Tw 16 mit Bw 21" und 25" in der Rudolf-Breitscheid-Straße (Kirchberg)
4 Tw 7 in der Dimitroffallee (Thälmannplatz)
Fotos: H. Wille, Berlin

2

3



4



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Im Heft 9/87 stellten wir es bereits vor: das jüngste Kind des VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau: die Kohlenstaub 56er. Die Aufnahme zeigt die hervorragend gelungene Maschine neben ihrem etwas jüngeren Schwestermodell 56 2719, über das „me" in den Heften 9 und 10/86 ausführlich berichtete.
Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

P 16/88/Z1

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 30. 3. 1988
Geplante Auslieferung: 4. 5. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes 6/88: 7. 6. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160 DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Gemeinsame Ziele

Interview mit dem Bürgermeister der Kreisstadt Werdau, Werner Pöhler

„me": Die Zusammenarbeit zwischen staatlichen Organen und dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR hat sich sehr bewährt. Ein herausragendes Beispiel dafür ist das Miteinander der Arbeitsgemeinschaft 3/85 Werdau des DMV und der Stadt. Im Mittelpunkt steht dabei die Gestaltung eines Freizeitzentrums in Ihrer Stadt für die Werdauer und ihre Gäste. Herr Bürgermeister, worum geht es dabei?

Werner Pöhler: Die Freizeitinteressen unserer Bürger entwickeln sich bekanntlich immer vielseitiger. Mehr und mehr steht die schöpferische Tätigkeit im Mittelpunkt. Dafür hatten und haben wir stets ein offenes Ohr, und so unterstützen wir die aktiven Freunde der Arbeitsgemeinschaft 3/85 auch mit dem Ziel, den Besuchern unserer schönen Anlage im Gelände des Kreis- und Stadtmuseums Freude und Entspannung zu bieten. Jawohl, man kann in Verbindung mit dem Museumskomplex, der Dampfmaschine und unserer Museumsgartenbahn von einem Freizeitzentrum sprechen. Wir betrachten unsere Arbeit als Beitrag zur sinnvollen Freizeitgestaltung und haben durch diese Gemeinschaftsarbeit eine ständige Verbindung zwischen Bürgern und dem Rat der Stadt. Man kennt sich besser, achtet einander und kann gemeinsam bevorstehende Aufgaben wirkungsvoll lösen.

„me": Die gemeinsame Arbeit ist bereits weit über die Grenzen der Kreisstadt Werdau hinaus bekannt. Wir meinen damit vor allem die jährlichen Gartenbahntreffen, als das wichtigste Zentrum des Erfahrungsaustauschs der Fans aus nah und fern. Welche Bedeutung messen Sie gerade diesen Veranstaltungen bei?

Werner Pöhler: Eine besonders große. Ich bin Schirmherr aller Treffen und stolz auf unsere Arbeitsgemeinschaft. Erstens, weil sie durch fleißige Arbeit anerkannt und geachtet ist. Zweitens, weil es immer gut ist, wenn man sich nicht im stillen Kämmerlein über seine Erfolge freut, sondern andere teilhaben läßt und von ihnen lernt, aber auch seine Erfahrungen weitergibt. Drittens, weil wir als Rat solch progressiven Bürgern grundsätzlich helfen. Und schließlich bereichern diese Veranstaltungen das kulturelle Angebot unserer Stadt.

„me": Sinnvolle Freizeitbeschäftigung – auch für Jugendliche. Diese Aufgabe hat sich die Leitung der Arbeitsgemeinschaft 3/85 Werdau des DMV um ihren Vorsitzenden Christian Spindler schon vor rund zehn Jahren auf die Fahne geschrieben. Die bisherigen Ergebnisse innerhalb des DMV haben inzwischen Schrittmacherniveau erreicht. Welche Bedeutung hat dies für die Jugendarbeit im kulturellen Bereich Ihrer Stadt?

Werner Pöhler: Gerade für Jugendliche schaffen wir Möglichkeiten der sinnvollen Freizeitgestaltung. Es gibt viele andere Arbeitsgemeinschaften, Zirkel, Volkskunstkollektive und Jugendklubs, in denen unsere jungen Menschen ihre Freizeit verbringen. Unser Staat bietet auf diesem Gebiet unzählige Möglichkeiten. Es kommt darauf an, daß junge Menschen lernen, daß sie eigene Vorstellungen verwirklichen können, daß sie Freude empfinden und alles achten, was sie selbst mit aufbauen. Schließlich sind die Jugendlichen die Hausherren von morgen. Und so sehe ich auch die Arbeit unserer Arbeitsgemeinschaft 3/85 des DMV. Als vor rund zehn Jahren Christian Spindler mit seinen Freunden, vielen Ideen und Anliegen im Kreis- und Stadtmuseum erschien und um Unterstützung bat, wurde zunächst gemeinsam nachgedacht. Es war gar nicht so einfach, das Gelände, welches ja immerhin zum Museumskomplex als Denkmal zählt, für diese vorgesehenen Zwecke nutzbar zu machen. Es waren viele Vorarbeiten und manche Überzeugung notwendig, um auch andere dafür zu interessieren. Die Abteilung Kultur beim Rat der Stadt und die Mitarbeiter des Museums sahen aber ihre Aufgabe gerade darin, etwas Neues zu entwikkeln und bestehende Freizeitinteressen befriedigen zu helfen. Materielle und finanzielle Hilfe war dringend erforderlich. Kommunalverträge sicherten das Unternehmen. Die Freunde der Arbeitsgemeinschaft 3/85 dankten es uns mit Fleiß, guten Einfällen und einer Begeisterung, die andere ansteckte. Man muß dabei unbedingt erwähnen, daß die Erwachsenen, aber auch viele Jugendliche bei zentralen Ausscheiden beachtliche Preise errangen. Übrigens trägt das Hobby Modelleisenbahn auch zur Entwicklung des Berufswunschs bei und wird in der Arbeitsgemeinschaft unterstützt. Sieben junge Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft arbeiten heute bei der Deutschen Reichsbahn. Und im kulturellen Leben unserer Stadt haben die Modelleisenbahner einen geachteten Platz eingenommen. Wir können uns ein vielfältiges kulturelles Leben in unserer Stadt ohne sie gar nicht mehr vorstellen.

„me": In den Sommermonaten wächst der Zuspruch an der Gartenbahn als ein Teil des Werdauer Stadtmuseums von Jahr zu Jahr. Können Sie uns dazu genaue Zahlen sagen? Und vor allem, wie ist die Resonanz?

Werner Pöhler: Die Resonanz ist sehr groß. Man kann schon von einer kleinen Tradition sprechen, wenn jährlich zum 1. Mai der Betrieb der Gartenbahn beginnt und unsere Gäste bis zum 7. Oktober während der Öffnungszeiten des Hauses – oftmals darüber hinaus – die vielen Modelle und Bauten sehen und am regen Treiben teilhaben. Zwischen fünf- und achttausend Besucher sind es jährlich, und es werden immer mehr. Im vergangenen Jahr waren es an einem Vormittag etwa eintausend Besucher – eine Rekordzahl. Aber die Zahlen sind nur die eine Seite. Man muß die Gäste sehen. Väter mit ihren Kindern – alle haben glänzende Augen. Großeltern, Jugendliche – kurz, alle Altersgruppen kommen, und was das wichtigste überhaupt ist: Sie freuen sich und finden Worte der Anerkennung. Das ist für unsere Freunde und für uns der schönste Lohn!

„me": Zum Schluß noch einen Blick in die Zukunft. Was ist in den nächsten Jahren vorgesehen? Und wie wird die Stadt diese Vorhaben unterstützen?

Werner Pöhler: Zunächst treffen sich am 25. und 26. Juni in diesem Jahr die Gartenbahner aus der ganzen Republik wieder bei uns. Da bedarf es noch vieler Vorbereitungen. Denn wir wollen wiederum gute Gastgeber sein. Alle sind herzlich eingeladen. Ja, und dann sehen wir eine Reihe wichtiger Aufgaben. Das Geschaffene muß gepflegt und erhalten werden. Die Modelleisenbahner arbeiten an neuen Modellen. Die Strecke soll erweitert werden. Ich könnte noch vieles nennen. Natürlich werden wir unsere Freunde künftig finanziell, materiell und moralisch unterstützen. Sie können wie bisher sicher sein, daß wir für sie da sind. Diese Wechselwirkung halte ich für sehr wichtig. Gemeinsam etwas schaffen, was als Attraktion anderen Menschen Freude bereitet. Das ist der Sinn gemeinschaftlicher Arbeit. Dies trifft für jede Stadt, jede Gemeinde zu. Es kann natürlich nicht überall eine Museumsgartenbahn geben. Aber viele Genres des geistig-kulturellen Lebens wollen erschlossen sein. Allen Lesern Ihrer Zeitschrift möchte ich sagen, daß jeder Besucher unserer Stadt im Museum und somit bei der Gartenbahn herzlich willkommen ist.

Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel

Leser schreiben ...

Farbe kam in die Zusammenarbeit

Ein Patenschaftsvertrag zwischen dem Bahnhof Wolfen und der AG 6/25, der bereits 1985 abgeschlossen wurde, hat sich bisher gut ausgezahlt. Höhepunkt der bisherigen Zusammenarbeit war die Festwoche anläßlich des 100jährigen Bestehens des Bahnhofs Wolfen, die gemeinsam vorbereitet und gestaltet wurde. Neben einer Fahrzeug-Ausstellung wurden auf zehn Fototafeln Geschichte und Gegenwart des Einsatzes von Triebfahrzeugen bei der DR, eine Modellsammlung sowie eine N-Heimanlage gezeigt. Über 2 500 Besucher kamen. Anziehungspunkte der Fahrzeug-Ausstellung waren die 52 8041-7, eine feuerlose C-Lok, die Werklok 33 (Typ V 22) sowie eine zweiachsige Ellok, die nur in zwei Exemplaren existiert (BKK Bitterfeld).
Die verantwortungsvolle Arbeit eines Fahrdienstleiters auf einem Befehlsstellwerk wie auch der Aufbau und die Bedienung der ausgestellten Lokomotiven konnten in Augenschein genommen werden (siehe Abb.).
Künftig werden alle sechs Wochen ein Schaukasten im Empfangsgebäude gestaltet und jährlich eine Modelleisenbahn-Ausstellung für unser schönes Hobby werben.
S. Heinicke, J. Wather; Foto: H. Henze, Wolfen

Eine Wanderung auf alten Bahndämmen – die letzten Spuren der Delitzscher Kleinbahn

Alte Karten des Kreises Delitzsch lassen recht gut den dargestellten Streckenverlauf der ehemaligen Kleinbahn von Delitzsch Stadt über Delitzsch West, Lissa, Grabschütz, Zwochau, Kölsa, Glesien, Freiroda, Radefeld, Wolteritz-Lössen, Rackwitz, Zschölkau, Hohenossig, Kletzen, Pröttitz, Krostitz, Krostitz-Tanne und Lehelitz nach Krensitz erkennen. Gewandert wurde entlang der in den 70er Jahren abgebauten Strecke in mehreren Etappen an verschiedenen Tagen. Was bot sich noch den Augen?
Die Haltepunkte hatten meist eine gepflasterte Ladestraße mit kleiner Güterrampe und einem Wellblech-Wartehäuschen für die Reisenden. In den größeren Orten besaßen die Haltepunkte bzw. Bahnhöfe Empfangsgebäude aus roten Ziegeln mit ausgebautem Dachgeschoß und kleineren Anbauten. Einige der ehemaligen Empfangsgebäude werden heute (teilweise umgebaut) als Wohnhaus, Jugendklub oder ähnliches genutzt. Größere Empfangsgebäude existierten nur in Rackwitz und Delitzsch West. Rackwitz hatte insofern Bedeutung, als hier die von Delitzsch West kommende Teilstrecke mit der von Krensitz kommenden zusammentraf und eine Verbindung zur Hauptstrecke Leipzig–Bitterfeld bestand. Es sind heute noch fast alle Gleise vorhanden, da über sie das Leichtmetallwerk bedient wird. Bemerkenswert ist hier eine beleuchtbare H-Tafel.
Delitzsch West war das Verwaltungszentrum der Kleinbahn, ausgerüstet mit allen notwendigen Einrichtungen einer Lok-Einsatzstelle. Dicht an der Hauptbahnstrecke Halle–Eilenburg gelegen, bestanden Gleisverbindungen zur Zuckerfabrik, zum DR-Bw und zu den beiden Delitzscher Bahnhöfen.
Die Kleinbahn überquerte an zwei Stellen andere Bahnlinien. In der Nähe von Delitzsch West ist noch eine Stützmauer der Kleinbahnbrücke vorhanden. Die zweite mußte bereits dem Übergabebahnhof des Tagebaues Delitzsch-Südwest weichen. Nördlich von Rackwitz überquerte die Kleinbahn die Bahnlinie Leipzig–Bitterfeld und einen Feldweg. Hier sind noch beide Stützmauern und der Mittelpfeiler zu sehen.
Gegenüber den noch recht zahlreich vorhandenen Hochbauten haben die Schienenfahrzeuge kaum Spuren hinterlassen.
Von den wenigen bei Zschölkau abgestellten Personenwagen waren nur einige von Unkraut überwucherte Blechteile vorhanden. Auch ein in Rackwitz abgestellter Wagenkasten (Personenwagen mit Gepäckabteil) wurde einige Tage vor dieser Wanderung zerlegt. So blieb als einziges fahrbares Fotoobjekt ein kleiner, mit einer Handbremse ausgerüsteter Rollwagen in Krensitz übrig.
Die Sachzeugen werden von Tag zu Tag weniger. Es bleibt die Erkenntnis, daß es richtig war, diese Exkursionen zu unternehmen. Jetzt sollen Archivstudien dazu beitragen, Näheres über die Geschichte dieser Bahn in Erfahrung zu bringen.
H. Schöttge, Delitzsch



Aktuelles für den Terminkalender

Ab Bautzen mit Dampfloks

Zum Fahrplanwechsel Ende Mai wird der Dampflokbetrieb des Bw Bautzen endgültig eingestellt. Aus diesem Anlaß werden am 14. Mai 1988 vor einem Sonderzug noch einmal die Lokomotiven 52 8149 und 52 8200 in Doppeltraktion zu sehen sein. Der Zug fährt gegen 8.45 Uhr von Bautzen über Löbau, Großpostwitz und Bischofswerda zurück nach Bautzen (Ankunft 14.15 Uhr).
A. Simm, Löbau

750 Jahre Pausa

Am 21. Mai 1988 verkehren anläßlich des 750jährigen Bestehens der Stadt Pausa auf der Strecke Mehltheuer–Weida (KBS 541) Sonderzüge.
1. Fahrt: ab Mehltheuer ca. 7.45 Uhr (mit Halten in Pausa, Pöllwitz und Zeulenroda), an Weida ca. 9.30 Uhr, ab Weida ca. 10.30 Uhr, an Mehltheuer ca. 12.20 Uhr
2. Fahrt: ab Mehltheuer ca. 13.00 Uhr (wiederum mit o. g. Halten), an Loitsch-Hohenleuben ca. 14.45 Uhr, an Mehltheuer ca. 16.25 Uhr.
F. Voigt, Pausa

800 Jahre Frankenberg

Am 25. und 26. Juni 1988 finden zur 800-Jahr-Feier von Frankenberg eine Fahrzeug-Ausstellung mit Lokomotiven der Baureihen 35, 50, 86, 110 und 118 sowie eine Modelleisenbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft 3/74 des DMV im Bahnhof Frankenberg statt. Für den 26. Juni 1988 ist außerdem eine Fahrt mit dem Traditionseilzug der DR und Dampflokbespannung auf der KBS 417 vorgesehen.
Einzelheiten sind den örtlichen Aushängen zu entnehmen.
me

Wandern auf alten Bahndämmen auch in der ČSSR

Dieses Freizeithobby ist auch bei den Eisenbahnfreunden unseres Nachbarlandes beliebt. So fand Ende Juni 1987 ein Touristenmarsch auf den Spuren der „Hermanicka" statt, wahlweise über 10 oder 20 km. Die 8,5 km lange „Hermanicka" war die einzige 750-mm-Schmalspurbahn der ČSD. Sie entstand gemäß dem Staatsvertrag zwischen Sachsen und Österreich-Ungarn vom 27. November 1898. Er legte fest, daß für die von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn betriebene Schmalspurstrecke Zittau–Kleinschönau (heute Sieniawka/VPR)–Reichenau (Bgogatynia/VRP)–Markersdorf (Markocice/VRP)–Hermsdorf (heute Hermanice/ČSSR) ebenfalls sächsische Betriebsnormen galten. Dadurch tauchte, erstmalig für die k. u. k.-Monarchie, die 750-mm-Spur auf.
1945 kam mit der neuen Grenzziehung an Oder und Neiße das Ende der sächsischen Strecke. Die PKP betrieb danach noch einige Jahre die Strecke Sieniawka–Bogatynia, die dann aber einer Regelspurbahn und einer Straße weichen mußte. Der Betrieb auf der Strecke Hermanice–Frydlant v. C. wurde von der ČSD 1976 eingestellt.
J. Eickmeier, Berlin

Keine Werklok

Im Heft 11/86, Seite 2, heißt es über eine Werklok, daß sie einen Kobelschornstein besaß. Richtig ist: Sie hatte einen Kobelschornstein und stand 1971 im Kieswerk Zeischa. Es handelte sich ursprünglich nicht um eine Werklok, sondern um die Lok Nr. 38 von der Firma Krauss, die unter der Fabrik-Nr. 2417 im Jahre 1891 an die Forster Stadteisenbahn geliefert wurde. 1966 an das Kieswerk Zeischa verkauft, folgte nach 1971 ihre Verschrottung.
H. Niemann, Lauchhammer-Ost

Schwedenköpfe

In den Gleisanlagen des Bahnhofs Wismar stehen zwei sogenannte Schwedenköpfe, die einst die Fahrrinne begrenzten, nun aber nicht mehr die Schiffe „begrüßen", sondern „Landratten" und Eisenbahner erfreuen.
H. K. Richter, Schwarzenberg

Neues Eisenbahnrad

Eine neues Eisenbahnrad, das von Wissenschaftlern der Dresdner Hochschule für Verkehrswesen in Zusammenarbeit mit Experten der Radsatzfabrik Ilsenburg und dem Kombinat Schienenfahrzeugbau entwickelt wurde, ist 50 kg leichter als bisherige Fabrikate. Spannungen, Verformungen und Rißbildungen im Fahrbetrieb werden vermindert. Bedeutend besser kompensiert wird die infolge der Bremsvorgänge auftretende starke Erwärmung. Damit entspricht die Neuerung dem Trend zu höheren Beanspruchungen und steigenden Fahrgeschwindigkeiten im Güterverkehr und gewährleistet eine große Betriebssicherheit.
me



In Oschatz verursachte ein Kraftomnibus am Morgen des 22. Januar 1988 einen Zusammenstoß mit dem aus Mügeln kommenden Güterzug. Die Unfallursache war das falsche Verhalten des KOM-Fahrers an einem schlecht einzusehenden Bahnübergang. Beim Überfahren der Gleise kollidierte der Kraftomnibus mit der Lokomotive und riß sie aus der Gleisanlage. Durch die Gewalt des auffahrenden Zuges wurde die Lok um 180° gedreht und stürzte um. Einige Wagen liefen von den Rollfahrzeugen und wurden stark beschädigt. Mit Hilfe eines ADK des Stahl- und Walzwerkes Riesa wurden Wagen und Lokomotive wieder in die Gleise gehoben. Der Abtransport von Wagen und Lokomotive erfolgte mit je einer Lokomotive in Richtung Oschatz bzw. Mügeln.
Foto: J. Albrecht, Oschatz

Eisenbahn hat Vorrang

Der Budapester Fernbahnhof Keleti wird technisch rekonstruiert. Seit 1884 in Betrieb, war die auch als Budapester Ostbahnhof bekannte Anlage zu jener Zeit täglich Endpunkt für 52 Züge. Heute sind es in 24 Stunden bis zu 200 Züge mit 100 000 Reisenden aus Ungarn und dem Ausland. Zu den vorgesehenen technischen Neuerungen gehören ein verbessertes Sicherungssystem und die Elektrifizierung aller Gleise. Von volkswirtschaftlich größerem Gewicht ist die Modernisierung des Budapester Güter- und Rangierbahnhofs Ferencvárosi-Pályaudvar, der größten Anlage dieser Art Ungarns. Um den steigenden Anforderungen des Binnen- und Transitverkehrs zu entsprechen, wurde hier 1984 mit der Rekonstruktion begonnen. Auf einer Länge von 33 km werden u. a. zwei Sicherungsanlagen und ein automatisches Ablauframpensystem mit 100 Weichen, vier hydraulischen Hochleistungsbremsen und 11 000 Bremselementen installiert. Vervollkommnet wird das Fahrleitungsnetz, so daß künftig nur noch Elloks rangieren. Nach Abschluß der Arbeiten sollen täglich 4 500 Waggons behandelt werden. Bisher waren es 2 500. Die durchschnittliche Aufenthaltszeit wird sich um etwa sechs Stunden verringern. Es ist vorgesehen, die Arbeiten noch in diesem Jahr abzuschließen.
Die Containerbahnhöfe Szolnok und Békécsaba – zwei von insgesamt 32 – wurden 1987 modernisiert.
Im Fünfjahrplan bis 1990 wird besonderer Wert auf steigende Transportleistungen bei der Eisenbahn gelegt. Im vergangenen Jahr sind z. B. 150 Streckenkilometer elektrifiziert worden.
me

Metropolizei

Auf dem insgesamt 27 km langen Streckennetz der drei Budapester Metrolinien werden täglich etwa eine Million Fahrgäste befördert. Um in Zukunft mehr Fahrsicherheit, Schutz vor eventuellen Belästigungen oder anderen Unannehmlichkeiten zu bieten, ist seit einiger Zeit eine sogenannte Metropolizei im Einsatz. Ähnliche Organisationen gibt es bereits in mehreren Großstädten wie in Moskau, New York oder Tokio.
Die Polizisten helfen auch fremden Fahrgästen bei der Orientierung.
Jem.

20 Jahre Museumsdampf in den Niederlanden

Als am 23. Mai 1968 erstmalig eine improvisierte Sonderfahrt mit Dampftraktion auf der für die Stillegung vorgesehenen Nebenstrecke Hoorn–Medemblik veranstaltet wurde, konnte noch niemand ahnen, daß daraus eine wichtige touristische Attraktion des Landes werden sollte. Begonnen hatte diese Entwicklung bereits früher; am 15. und 16. Dezember 1967 sollte das 100jährige Jubiläum der studentischen Verbindung „Leeghwater" (Maschinenbau-Abteilung Technische Universität Delft) unter anderem mit einer Dampflokfahrt gefeiert werden. Da die Dampftraktion bei der Staatsbahn bereits 1958 eingestellt worden war, sah man sich nach einer erhaltenen Lokomotive woanders um. Das Ergebnis der Bemühungen war die Lokomotive 18 der ehemaligen Kleinbahn Amsterdam–Hilversum.
Nachdem sich die Studenten bereiterklärt hatten, einen Teil der Kosten zu übernehmen, wurde die Lokomotive 18 in der Hauptwerkstätte der Staatsbahn in Tilburg betriebsfähig gemacht. Für Reservezwecke kauften die Eisenbahnfreunde bei den Städtischen Gasanstalten Rotterdam eine weitere kleine, noch betriebsfähige Dampflokomotive. Nach erfolgreich verlaufenen Fahrten auf Nebenstrecken in der Nähe von Rotterdam wurden beide Maschinen nach Hoorn überführt. In einem ehemaligen Lokschuppen der Staatsbahn fand sie erst einmal ihr Domizil. Den Mitgliedern des inzwischen gegründeten Vereins der Eisenbahnfreunde war nun klar geworden, daß die umfangreichen Erhaltungs- und Instandsetzungskosten für beide Lokomotiven nicht von der Vereinskasse getragen werden konnten und Einnahmen aus Sonderfahrten nötig waren. Zu diesem Zweck ging am 23. Mai 1968 erstmals auf der von Hoorn ausgehenden und 20 km langen Nebenbahn nach Medemblik ein Sonderzug auf Reisen. Das Personal und die Wagen wurden von der Staatsbahn gemietet. Von nun an konnte viel für den Ausbau des Museumsbetriebes getan werden. Personenwagen und weitere Dampflokomotiven kamen hinzu, Bahnanlagen ebenso. Und natürlich fuhren in jedem Jahr Sonderzüge.
1972 wurde eine private Betriebsgesellschaft, die Dampfkleinbahn Hoorn-Medemblik GmbH gegründet. Sie mietete die Strecke und die dazugehörigen Anlagen von der Staatsbahn. Seitdem finden Dampfzugfahrten unter eigener Regie (auch mit eigenem Personal und Fahrzeugpark) statt. Da die Fahrzeuge der Kleinbahn auf dem Gesamtnetz der Staatsbahn zugelassen waren, ergab sich die Möglichkeit, „Dampftourneen" auf anderen Nebenbahnen zu organisieren. Bis Ende der 70er Jahre gab es solche Fahrten vor allem in den nördlichen Provinzen der Niederlande.
1978 war der Dampflokbestand auf fünf betriebsfähige und vier nicht einsetzbare Maschinen angewachsen. 1987 wurde ein neues Gebäude im Kleinbahnhof bezogen, und dem Stil der anderen Bahnhöfe an der Strecke angepaßt. Der Kleinbahnhof befindet sich seit 1983 gegenüber dem Staatsbahnhof. Die Rangier- und Betriebsgleise der Staatsbahn werden von beiden Bahngesellschaften benutzt; die Personenzüge der Museumskleinbahn fahren jedoch nur vom Bahnsteig des Kleinbahnhofs ab.
Im vergangenen Jahr standen 90 000 Fahrgäste zu Buche. Die Hälfte von ihnen reiste mit der Staatsbahn an.
R. Korthof,
Rx Kooga (Niederlande)



Die 1918 von Henschel gebaute Dampfstraßenbahnlokomotive während der Fahrsaison 1979 in Hoorn. Foto: Museum Stoormtram Hoorn-Medemblik

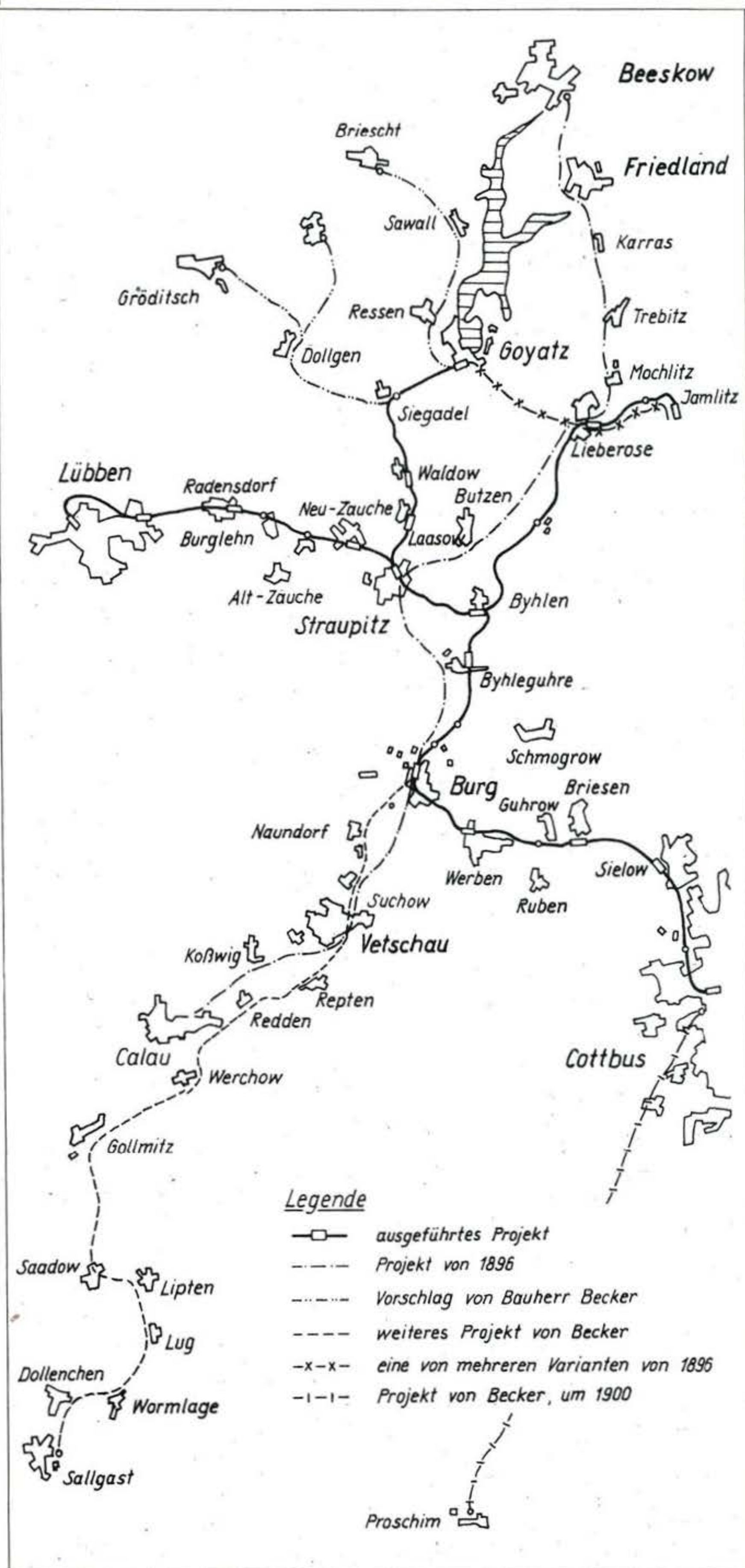
Harald Großstück (DMV), Cottbus

Die Spreewaldbahn

Neueste Erkenntnisse aus ihrer Geschichte

Über die Geschichte der Spreewaldbahn ist in den zurückliegenden Jahren schon viel geschrieben worden: in Büchern, Broschüren und natürlich im „me". Zum 90. Mal jährt sich in diesem Monat der Tag, an dem die interessante und gleichermaßen liebenswerte Spreewaldbahn eröffnet wurde. Aus diesem Anlaß veröffentlichen wir den folgenden Beitrag. Er enthält eine Reihe von Angaben, die bisher nicht bekannt waren und erst kürzlich bei umfangreichen Recherchen ermittelt werden konnten. Daher erhebt die Abhandlung auch keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr stellt sie eine Ergänzung zu den bisherigen Veröffentlichungen dar.
Die Redaktion

Ursprünglich auf 750-mm-Spur
Der im Kreis Lübben ansässige Graf v. Schulenburg regte im Jahre 1895 den Bau einer Eisenbahn an. Sie sollte von Lübben ausgehen und vor allem der Holzabfuhr dienen. Als Eigentümer des neuen Verkehrsmittels war die Kreiskooperation von Lübben vorgesehen. Für eine Regelspurbahn fehlte das Geld. Den Antrag zur Genehmigung einer 750-mm-spurigen Kleinbahn lehnte die Königliche Eisenbahndirektion in Halle ab. Wegen des vorgesehenen Rollbockverkehrs wurde die Spurweite von 1000 mm gefordert. Am 31. Dezember 1895 beantragte der Kreisausschuß Lübben beim Regierungspräsidenten in Frankfurt (Oder) die Aufnahme der Vorarbeiten für den Bau und Betrieb einer 1000-mm-spurigen Kleinbahn. Im April 1896 lag bereits der Kostenanschlag vor. Er wurde von der Berliner Firma Becker & Co. erarbeitet und durch den „Geheimen Ober-Baurath Illing" aus Berlin revidiert. Illing legte auch die Bausumme in Höhe von 2 720 000 Mark fest.
Dieser Kostenanschlag, das endgültige Projekt und eine Ertragsberechnung vom Ingenieur Becker waren die Grundlage für eine weitere Beratung des Kreistages in Lübben am 30. Mai



1 Die Streckenführung der Spreewaldbahn und die diskutierten Projekte

1896. Hier fielen sofort die Würfel. Der Bahnbau konnte beginnen.
Am 5. und 6. Oktober 1896 wurde das Projekt landespolizeilich und eisenbahntechnisch geprüft. Zwischen den Eigentümern der Bahn, dem Landkreis Lübben und dem Stadtkreis Cottbus, kam am 11. und 12. Dezember 1896 der Gründungsvertrag der „Lübben-Cottbuser Kreisbahnen" zustande. Den Bau und Betrieb übernahm die Firma Becker & Co. Am 21. Dezember 1896 wurde das in einem Vertrag festgeschrieben.

Enteignungsverfahren gegen Großgrundbesitzer

In Straupitz begann am 16. März 1897 mit der Grundsteinlegung für das Bahnhofsgebäude offiziell der Bahnbau. Erst Anfang August 1897 trafen die ersten drei Lokomotiven aus der Düsseldorfer Hohenzollern AG in Lieberose ein. Am 13. August 1897 fuhr die Lokomotive LIEBEROSE ihre ersten Kilometer auf den bereits verlegten Gleisen.
Die landespolizeiliche Abnahme der Strecken Lieberose Anschluß–Byhlen–Straupitz–Lübben Ost sowie Goyatz–Straupitz und Byhlen–Burg fand am 26. und 27. Mai 1898 statt. Der Weiterbau war wegen des Widerstands der im Landkreis Cottbus ansässigen Grundbesitzer zunächst ins Stocken geraten. Um das Terrain mußte erst mit langwierigen Enteignungsverfahren gekämpft werden. Die feierliche Inbetriebnahme der genannten Strecken am Pfingstsonntag, dem 29. Mai 1898, wurde ein großer Erfolg. Als dann die Spreebrücken in Lübben fertiggestellt worden waren, fuhren die Züge ab dem 23. Oktober 1898 bis zum Bahnhof Lübben Anschluß. Vom 21. Mai 1899 an konnte die Bahn dann auch ab Cottbus West benutzt werden. Ab 7. Dezember 1899 rollten die Züge bis zum Anschlußbahnhof in Cottbus. Eine provisorische Holzbude nahm hier die Abfertigungsräume auf.

Von Drebkau nach Goyatz

Bald danach wurden die Anlagen aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens erweitert. Zwischenzeitlich plante man eine elektrisch betriebene Schmalspurbahn von der Braunkohlengrube „Volldampf" bei Drebkau nach Cottbus. Auf einer die Staatsbahn überquerenden „Hochbahn" sollten die mit Kohle beladenen Wagen in Cottbus zur Spreewaldbahn gelangen. Von hieraus war die Beförderung der Kohle bis zum Hafen nach Goyatz vorgesehen, um dann auf Schiffen nach Berlin zu gelangen. Lediglich der Hafenanschluß in Goyatz wurde gebaut. Er konnte am 1. Mai 1904 eröffnet werden. Um ihn auszulasten, gründete die Firma Becker entsprechend einem Vertrag vom 20. Dezember 1907 auf ihre Kosten und eigene Gefahr eine selbständige Reedereigesellschaft. Mit Hilfe eines Kredits in Höhe von 150 000 Mark erwarb Becker von der Firma Knopf zwei Dampfschiffe, die

2



3



2 Bisher unveröffentlicht: Ein Foto der Mallet-Lokomotive der Spreewaldbahn! Es entstand nach Aussage des Lokführers W. Jarick in Straupitz. Bereits sein Vater war bei dieser Bahn beschäftigt (er ist auch auf dem Bild zu sehen), und nur dadurch ist diese Aufnahme erhalten geblieben.

3 Das Empfangsgebäude der Spreewaldbahn in Cottbus um 1930. Der Anbau (links im Bild) kam erst nach 1904 hinzu.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung des Verfassers

LÜBBEN und COTTBUS. Beide verkehrten einmal wöchentlich zwischen Goyatz und Hamburg bzw. Stettin (heute Szczecin/VRP).

Holzhaus brannte ab

Am 17. September 1902 brannte das Holzhaus auf dem Cottbuser Westbahnhof völlig ab. Ein Neubau wurde nur im Cottbuser Anschlußbahnhof genehmigt. Am 19. April 1904 konnte der Grundstein gelegt und am 5. Dezember des gleichen Jahres das massive, repräsentative Empfangsgebäude in Betrieb genommen werden.
Auf dem Westbahnhof entstand ein neues Holzhaus.

Rote Zahlen und Sanierung

Bis zum ersten Weltkrieg stiegen die Beförderungsleistungen und die Gewinne kontinuierlich. Um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, kaufte die Bahnverwaltung im Jahre 1914 von der Lokalbahn Müllheim–Badenweiler eine Mallet-Lokomotive der Bauart B'Bn4vt. Diese Maschine wurde mit der Fabrik-Nummer 4644 im Mai 1898 an Vering & Wächter ausgeliefert. Schon 1926 ging die Lok den Weg des alten Eisens.
Doch durch den ersten Weltkrieg und die Inflation entstanden für das Unternehmen große Verluste. Lediglich gut ging es dem Betriebsführer. Er – die Firma Becker & Co. – erhielt jährlich das vertraglich fixierte Entgelt. Und der Landkreis Lübben als Eigentümer der Bahn mußte allein 1923 etwa 80 Mill. Mark zuschießen. Das war nicht länger zu verkraften, und der Vertrag wurde im gütlichen Einvernehmen geändert.
In dieser Situation kam es zur Gründung einer Aktiengesellschaft mit drei Aktionären, dem Kreis Lübben, der Stadt Cottbus sowie der Eisenbahnbetriebsgesellschaft Becker & Co. GmbH. Den Gesellschaftsvertrag der AG schlossen die Beteiligten am 16. August 1923 ab. Im April 1924 schließlich wurde die „Spreewaldbahn Aktiengesellschaft Lübben" in das Handelsregister eingetragen. Zwischen der neuen Aktiengesellschaft und dem Ingenieur Becker trat am 11. November 1924 ein neuer Betriebsvertrag für weitere 17 Jahre in Kraft. Die Aktiengesellschaft versuchte nun Gewinne zu erwirtschaften. Sie kaufte ein Kraftfahrzeug der Marke Opel und baute es als Schienenfahrzeug um. Es erhielt Metallräder. Mit einer besonderen Vorrichtung konnte der Wagen auf einer drehscheibenähnlichen Anlage hochgekurbelt und dann um 180 Grad gedreht werden. Damit stand er wieder mit dem Lenkrad in

Fahrtrichtung. Mit einem Anhänger diente der Wagen dem Milchtransport von Siegadel nach Straupitz, beförderte aber auch Personen gegen einen extra Obulus, der in keinem Tarif stand. Die Betriebsführer beschafften am 15. Juni 1931 außerdem einen Bus. Dabei handelte es sich um ein Fahrzeug des Typs Magirus. Der Bus fuhr bis zum Jahre 1934 auf der Strecke Lübben–Biebersdorf–Groß Leine–Siegadel–Goyatz–Speichrow–Bieskow–Niewisch–Friedland und zurück. Da er sich nicht rentierte, wurde er zwei Jahre später verkauft.
Die Weltwirtschaftskrise erbrachte für die Bahn große Verluste. 1932 waren es insgesamt 50 000 Mark. Der Betrieb mußte an Wochenenden und nach Lieberose gänzlich eingestellt werden.

Veränderte Betriebsführung
Als dann das Naziregime an der Macht war, „bewies" man der Firma Becker eine zu umständliche Betriebsführung. Die Aktiengesellschaft löste vorzeitig den Betriebsvertrag und übernahm selbst die Betriebsführung. Sie setzte ab 1. Januar 1934 einen neuen Betriebsdirektor ein. Ihm fiel die Aufgabe zu, das völlig verschuldete Unternehmen finanziell und personell zu reorganisieren. Die zu Beginn der Weltwirtschaftskrise entlassenen Eisenbahner stellte die Spreewaldbahn AG wieder ein. Ein neuer Tarif und der neu in Dienst gestellte Triebwagen „Fliegender Spreewälder" sollten das Unternehmen aus den roten Zahlen herausführen. Als im Jahre 1936 erneut rote Zahlen im Betriebsergebnis auftraten, brachte eine Untersuchung Dinge an den Tag, die zur Anklage des Betriebsdirektors Müller führten. Dazu gehörten die Veruntreuung von Geldern ebenso wie die unrichtige Darstellung der Betriebsergebnisse und Transportgefährdung wegen Trunkenheit und unberechtigter Führung von Triebfahrzeugen.
Vom 1. Oktober 1936 an übernahm der Eisenbahninspektor Otto Graf aus Müncheberg die Betriebsführung. Ab 1. April 1937 wurde sie dann vom Landesverkehrsamt Brandenburg (Eisenbahnabteilung des Oberpräsidenten der Provinz) wahrgenommen. Doch die Gesamtsituation änderte sich auch dadurch nur wenig. Diskussionen über eine Betriebseinstellung kamen auf. Der Beginn des zweiten Weltkriegs ließ solche Überlegungen nicht mehr zu.

Dem Krieg zum Opfer gefallen
In den letzten Kriegstagen erlitt die Bahn schwere Verluste. Während des Fliegerangriffs auf Cottbus am 15. Februar 1945 wurde der Bahnhof Cottbus Anschluß fast völlig vernichtet, das Empfangsgebäude beschädigt. Teilweise zerstört waren außerdem die Bahnhöfe Lübben Ost und Lübben Anschluß. Hinzu kamen gesprengte und drei teilweise zerstörte Brücken. Das aber war nicht alles. Die Lokomotiven 2 und 5 wurden stark beschädigt, zwei kombinierte Personen-Gepäck-Wagen, zwölf Personenwagen, fünf Güterwagen und drei Rollböcke wurden total zerstört. Auf dem Bahnhof Cottbus standen am Ende des Krieges drei schmalspurige Lokomotiven. Dabei handelte es sich um sogenannte Rückführlokomotiven aus dem früheren Ostpreußen (Vulcan 1804/1900 und 1929/1900, siehe „me" 5/84, S. 8). Zwei der Maschinen waren Zweikuppler der einstigen Lenz-Gattung „i" (DR 99 5601 – 99 5606, Bw Barth). Da sie für den Betrieb auf der Spreewaldbahn ungeeignet erschienen, entstand aus beiden Fahrzeugen in der Betriebswerkstatt Straupitz der spätere Schneepflug 99-51-53. Er ist heute Eigentum der Arbeitsgemeinschaft 2/34 des DMV.
Bekannter dagegen ist die 1'Cn2t-Lokomotive der ehemaligen Pillkallener Kleinbahn. Sie wurde für den Betriebseinsatz vorbereitet und versah bis zur Stillegung der Spreewaldbahn zuverlässig – zuletzt als 99 5633 – ihren Dienst.

Die neue Zeit – mehr Sicherheit
Zurück zur Geschichte der Spreewaldbahn: Am 30. Oktober 1945 wurde sie enteignet; das Aktienkapital folgte am 5. August 1946.
Der weitere Werdegang ist hinreichend bekannt. Am 1. April 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn den Betrieb auf der Spreewaldbahn.
Damit änderten sich die Betriebsführung, die Entlohnung, die Uniform ...
Die veraltete Heberlein-Seilzugbremse wechselte die Deutsche Reichsbahn gegen die Einkammer-Druckluftbremse der Bauart Knorr aus. Die Lokomotiven und Wagen erhielten elektrisches Licht. Die Personenwagen wurden mit Toilettenanlagen und Einheitsöfen ausgerüstet. Ab 1953 kamen Rollwagen zum Einsatz. Ein neues Sozialgebäude in Straupitz verbesserte die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner. Zu einer höheren Sicherheit trugen ab 1955 ein Schlüsselstellwerk und Einfahrsignale in Straupitz und 1961 in Burg bei. In Cottbus und Lübben sicherten Haltlichtanlagen stark befahrene Wegübergänge.
Nun ist es müßig, an dieser Stelle darüber zu diskutieren, ob die Stillegung der Spreewaldbahn sinnvoll war oder nicht. Die Verkehrsexperten jedenfalls empfahlen in den 60er Jahren, den Verkehrsträgerwechsel zu vollziehen. Schritt für Schritt wurde dann das Netz reduziert, und am 3. Januar 1970 fuhr der letzte planmäßige Zug.
Ein schmalspuriges Anschlußgleis in Cottbus blieb danach noch 13 Jahre lang erhalten und diente einem regen Güterverkehr, allerdings mit Diesellokomotiven des Typs V 10C.

Quellenangaben
(1) Cramer, E.: Kleintriebwagen der Spreewaldbahn, Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin 79 (1935) 1, S. 23
(2) Preuß, E.: Die Spreewaldbahn; transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 1978
(3) Schulz, R.: Probleme des Verkehrsträgerwechsels am Beispiel der Spreewaldbahn – Hausarbeit der Hochschule für Verkehrswesen Dresden 1974
(4) Uhlemann, K.: Der Fahrzeugpark der ehemaligen Spreewaldbahn; Der Modelleisenbahner, Berlin 21 (1972) 11, S. 328 und 365
(5) Zeitungen diverser Jahrgänge:
Lausitzer Rundschau, Lausitzer Landeszeitung, Cottbuser Anzeiger, Der Morgen

Ing. Gottfried Krumbiegel (DMV), Dresden

Der Omk (u)

Ein neues Museumsfahrzeug

Am 26. Mai 1987 wurde dem Verkehrsmuseum Dresden ein neuer (alter) Museums-Güterwagen feierlich übergeben. Soweit der nüchterne Sachverhalt. Doch dahinter verbirgt sich viel mehr, und davon soll im folgenden die Rede sein.
Die vor rund drei Jahren vom Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, bestätigte Rangfolge für die Aufarbeitung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen enthielt unter anderem zwei bemerkenswerte Güterwagen. Noch im Oktober des gleichen Jahres erteilte die Direktion der Ausbesserungswerke der DR (Rbd-Aw) an das Reichsbahnausbesserungswerk Dresden den Auftrag, für das Verkehrsmuseum Dresden den zweiachsigen offenen Kohlenwagen der Verbandsbauart (sächsische Variante) sowie einen zweiachsigen Kalkdeckelwagen der preußischen Länderbauart originalgetreu und betriebsfähig herzurichten.
Obwohl das Raw Dresden nach dem zweiten Weltkrieg noch über viele Jahre Erhaltungswerk beider Fahrzeuggattungen war, erschien dieser Auftrag zunächst kaum realisierbar. Schließlich wurden die letzten derartigen Fahrzeuge vor mehr als 25 Jahren planmäßig instand gesetzt. Der seinerzeit als offener Kohlenwagen bezeichnete Fahrzeugtyp entstand von 1910 bis 1915 sowohl für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) als

auch für die Königlich-Preußische Staatsbahn (K.P.E.V.) und andere nach dem Musterblatt A 6. Hergestellt wurden die Wagen von der „Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Goerlitz" und von der Firma Busch in Bautzen, den heutigen VEB Waggonbau Görlitz bzw. Bautzen.

Nach Bildung der Reichsbahn im Jahre 1920 gliederte man die Wagen in die Gattungsbezirke „Schwerin" bzw. „Nürnberg" ein. Mit Einführung der neuen Nummernpläne bei der DR im Jahre 1951 erhielten die ehemaligen Kohlenwagen die Gattungsnummern 30 bzw. 31. Als dann dreizehn Jahre später damit begonnen wurde, die heute verbindlichen zwölfstelligen Wagennummern anzubringen, waren für diese Fahrzeuge die Gattungsschlüssel-Nummernbereiche 548 9000–549 0999 und 549 1000–549 2999 vorgesehen. Inzwischen sind die alten Kohlenwagen längst ausgemustert worden.

Die relativ kleinen Fahrzeuge dienten zuletzt als Bahndienstwagen oder als Werkwagen in Betrieben.

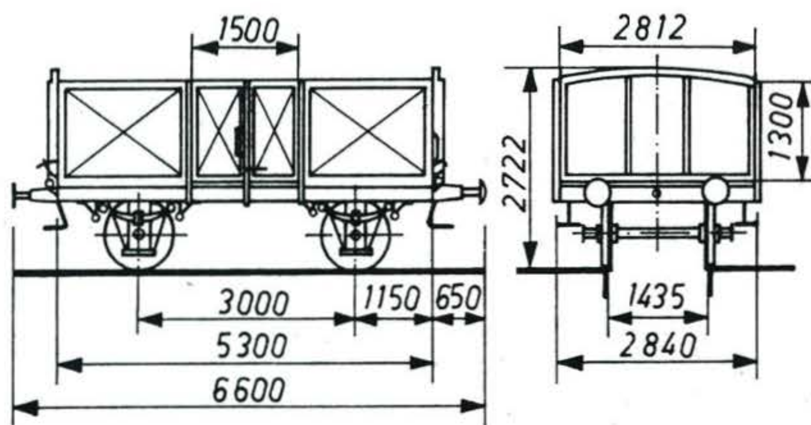
Das Laufwerk bestand aus zwei Gleitachslagerradsätzen, die paarweise entweder Speichen- oder Scheibenräder gehabt hatten. Der Achsstand betrug 3,0 m bei Wagen ohne Handbremse und 3,3 m bei solchen mit Handbremse. Später wurde der Achsstand für beide Fahrzeugtypen beim Neubau auf 3,5 m erhöht. Vorhanden waren vier Blatttragfedern. Alle Wagen verfügten über eine durchgehende Zugeinrichtung; als Stoßeinrichtung dienten anfänglich Stangenpuffer, letztere wurden später durch Hülsenpuffer ersetzt. Das Untergestell bestand aus zwei äußeren Langträgern, zwei Kopfstücken, den mittleren Langträgern, den Pufferstreben und zwei Querträgern. Die Verbindung der Untergestellteile untereinander wurden durch Knotenbleche und Winkel in Nietausführung hergestellt. Der Wagenkasten – einschließlich der Türen – bestand aus 5 mm dickem Blech. Da diese Wagen keine Seitenwandrungen hatten, wurden für die Seitenwandfelder und Türen die Buckelblechform gewählt. Während der Wagenkasten direkt mit den Eckrungen am Kopfstück befestigt war, mußten die Türrungen über angenietete Kastenstützen mit dem äußeren Langträger verbunden werden. Alle Wagen waren über die Stirnseiten, an denen sich kein Bremserstand befand, kippbar.

Ein nur geringer Teil der Fahrzeuge erhielt eine Druckluftbremse der Bauart KKg (Kunze-Knorr-Güterzugbremse), etwa ein Viertel aller Wagen war mit einer Handbremse ausgerüstet worden.

Trotz der anfänglichen Skepsis wurden am 23. Mai 1986 zwischen Vertretern der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft der DR und des Raw Dresden erste Vorstellungen über die Restaurierung der Fahrzeuge diskutiert. Gleichzeitig konnten an diesem Tag vier derartige als Werkwagen eingesetzte Fahrzeuge des VEB Braunkohlenwerk „Glück Auf" Laubusch besichtigt werden.

Nach gründlicher Prüfung fiel die Wahl auf den Werkwagen 14 dieses Betriebes. Inzwischen stellte sich heraus, daß für diesen Fahrzeugtyp keine vollständigen Zeichnungen mehr vorhanden waren. Mit Hilfe eines Archivfotos dieser Wagengattung aus dem Jahre 1913, das dankenswerterweise der VEB Waggonbau Görlitz zur Verfügung stellte, und der Abnahme der wichtigsten Maße von den vorhandenen Wagen wurden neue Zeichnungen erarbeitet. Sie bildeten die Grundlage, um den Oldtimer völlig neu aufzubauen. Gleichzeitig galt es, eine ganze Anzahl von Originalteilen wie Speichenradsätze, Stangenpuffer, Sicherheitskupplungen, Luftabsperrhähne der Bauart Knorr, Achslagerdeckel und Signalstützen zu beschaffen und aufzuarbeiten. Schließlich gelang es, an alten Werkbahnwagen in verschiedenen Gegenden der DDR derartige Teile zu finden und zu erwerben.

Im Herbst 1986 wurde schließlich mit den Abrißarbeiten am Wagen begonnen. Übrig blieben nur noch Fragmente eines Untergestells. Aufgrund starker Unterrostungen mußten alle Achshalter und zahlreiche am Untergestell angenietete Bauteile demontiert werden. Sie und das gesamte Untergestell wurden gründlich aufgearbeitet. Wagenkasten und Türen waren völlig neu anzufertigen. Die Buckelbleche der Seitenwände und Türen entstanden aus vier zusammengeschweißten Elementen. Selbst das damals übliche ungleichschenklige U-Profil des Wagenkastens wurde nachgefertigt. Schwierig waren vor allem das Beschaffen der zahlreichen Niete und die Nietarbeiten selbst. Für den Wieder- bzw. Neuaufbau des Wagens galten die Aufarbeitungsrichtlinien der früheren Schadgruppe G 5 (Generalreparatur). Besonderes Augenmerk wurde der Konservierung des Fahrzeugs geschenkt. Alle Einzelteile waren metallisch-blank zu strahlen und an den Montageflächen mit Bleimennige zu behandeln. Nach der Endmontage folgten nochmals eine Gesamtentrostung des Fahrzeugs sowie Anstriche. Ohne die Unterstützung zahlreicher Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, aber auch anderer Betriebe könnte heute dieses Fahrzeug nicht in alter (neuer) Schönheit präsentiert werden. Allen Mitwirkenden sei nochmals herzlich gedankt.



Technische Daten des Museumswagens

Hersteller	Görlitz
Baujahr	1913
Gattungszeichen	Omk(u)
Wagennummer	46 954*)
Bauart	Verbandsbauart
Achsen	2
Achsstand	3 000 mm
Ladelänge	5 300 mm
Ladebreite	2 812 mm
Ladehöhe	1 300 mm
Ladefläche	14,9 m²
Laderaum	19,4 m³
Türbreite	1 500 mm
Eigenmasse	6,230 t
Lademasse	15 t
Tragfähigkeit	15,75 t
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	1 230 mm

*) Diese Wagennummer ist nachgewiesen unter der laufenden Nummer 423 im „Verzeichnis der Wagen der K.Sächs.Sts.E.B., Band II – Vollspurige Güterwagen und Privatgüterwagen", aufgestellt 1895 und laufend weitergeführt. Der Wagen wurde im April 1913 in den Bestand der K.Sächs.Sts.E.B. aufgenommen.

1 Der Omk(u)-Wagen während der Fahrzeug-Ausstellung auf dem Wriezener Güterbahnhof in Berlin im Juni 1987

2 Laufwerkdetail: Radsatzlager der Verbandsbauart (DWV) und Speichenradsätze, Aufhängung der Tragfedern durch Laschen

3 Stangenpuffer der Normalbauart in sächsischer Modifikation mit dem seitlich geschlossenen Pufferkorb

4 Der Wagen ist mit dem originalgetreuen, sogenannten doppelten Sicherheitskupplungen ausgerüstet.

5 Die geöffneten Seitenflügeltüren lassen den typisch grauen Innenanstrich erkennen.

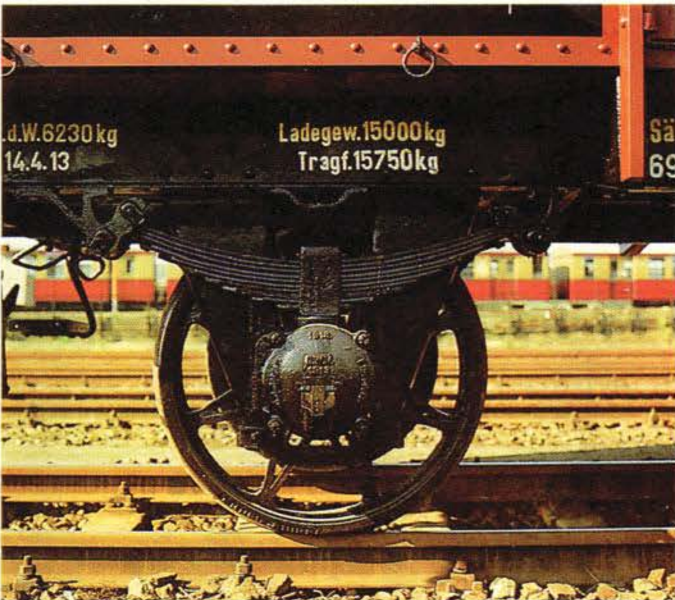
Fotos: H.-J. Kirsche, Berlin (1–4); G. Krumbiegel, Dresden (5)

fahrzeugarchiv

1



2



3



4



5



Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Während sich in der DDR die bekannten Traditionsfahrten und -bahnen eines regen Zuspruchs erfreuen und der Betrieb von der Deutschen Reichsbahn, vom DMV sowie vom Verkehrsmuseum Dresden gemeinsam vorbereitet und durchgeführt wird, gibt es in der BRD eine solche vorteilhafte Organisationsform nicht. Hier sind die zahlreichen eigenständigen Museumseisenbahnen grundsätzlich auf sich allein gestellt. Die einzelnen Vereine müssen also auch alles selbst finanzieren – eine mitunter schwierige Aufgabe. Das beginnt bei der Beschaffung von Fahrzeugen und endet meist bei deren Restaurierung und der Unterhaltung der Bahnanlagen. Solche Kosten werden bei uns vom Staat übernommen. In der BRD müssen sie durch Mitgliedsbeiträge, Spenden und Fahrgeldeinnahmen aufgebracht werden. Und so verwundert es nicht, daß im Verlaufe der letzten 15 Jahre manche Museumsbahn wieder aufgelöst wurde ...

Eine besonders interessante Museumsbahn, der dieses Schicksal nicht widerfuhr und die bei der Bevölkerung sehr beliebt ist, fährt vor den Stadttoren von Gütersloh. Es ist die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth (DKBM). Sie gehört zu jenen wenigen Bahnen, die nicht auf der Trasse einer ehemaligen oder noch betriebenen Privatbahn verkehren, sondern völlig neu aufgebaut wurde.

Die am 10. Juni 1973 eröffnete Museumsbahn verfügt über 1500 m Gleisanlagen und 21 Weichen. Im Laufe der Jahre entstanden u. a. eine Lokomotiv- und Wagenhalle, ein Werkstattschuppen und ein Wasserturm.

In der Mitte der für Rundkurse angelegten Gleisanlage befindet sich der Endbahnhof Mühlenstroth. An der Kreisbahn gibt es noch die Bahnhöfe Rödelsheim und Postdamm, in denen Zugkreuzungen möglich sind.

1



2



3



4



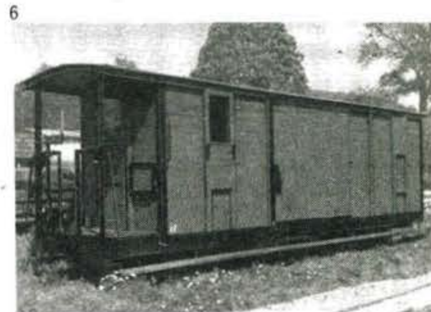
5



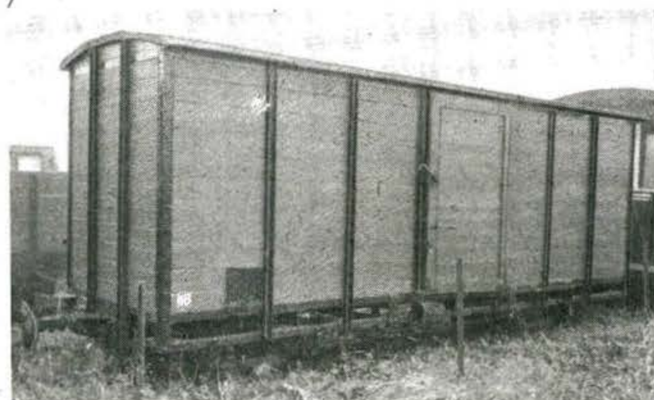
Die 32 Mitglieder der DKBM beherrschen nahezu alle Tätigkeiten, die für den Bahnbetrieb erforderlich sind: Schaffner, Rangierer, Lokomotivführer und Fahrdienstleiter. Viele von ihnen sind von Beruf Handwerker, denn der Bahnbetrieb ist nur eine Seite der Medaille. Noch viel mehr gefordert sind diese Eisenbahnfreunde durch die Unterhaltung der Gleisanlagen sowie des Fahrzeugparks. Sieben Dampflokomotiven, fünf Diesellokomotiven und fünf in eigener Werkstatt gebaute Personenwagen ermöglichen ebenso wie die zahlreichen Güterwagen einen abwechslungsreichen Betrieb. Alle Fahrzeuge mußten in der Freizeit hergerichtet werden und sind ständig zu unterhalten. Und da die Anzahl der Lokomotiven und Wagen größer wurde, sind auch die Aufwendungen höher geworden. Aber der Fahrbetrieb während der Sommermonate stößt auf große Resonanz, und deshalb zahlt sich das Engagement der Mühlenstrother Dampfbahn-Akteure aus.

wdm.

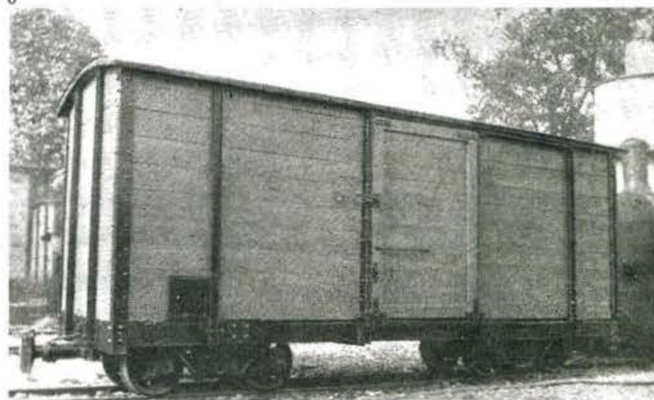
6



7



8



9



10



1 und 2 Besonders gefragt bei allen Besuchern sind die beiden Dn2t-Brigadelokomotiven 3 und 6 aus der Zeit des ersten Weltkriegs. Nahezu 2 500 Lokomotiven dieses Typs wurden in verschiedenen Fabriken für die Heeresfeldbahn gebaut. Nach dem Ende des Kriegs gelangten zahlreiche Maschinen über sogenannte Demobilisierungslager zu verschiedenen Werk- und Kleinbahnen. Die Lokomotive 3 mit dem Namen ADOLF WOLFF (Borsig 10364/1919) gehörte viele Jahre als 99 3318 zum Bestand der Waldeisenbahn Muskau (WEM) und ist seit dem 28. April 1974 im Besitz der DKBM. Am 18. Oktober 1977 kam 99 3315 hinzu (Henschel 15307/1917). Die Maschine erhielt bei der DKBM die Nummer 6 und den Namen RICHARD ROOSEN. In der DDR verblieben bekanntlich zwei Lokomotiven der WEM; beide sind als Denkmäler aufgestellt: 99 3312 in Oberoderwitz und 99 3317 in Weißwasser.

3 Ein interessanter Leckerbissen ist die Dh2-Lokomotive 12 mit der Bezeichnung MECKLENBURG. Sie wurde 1934 von Orenstein & Koppel mit der Fabrik-Nummer 12518 an die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) geliefert und am 3. September 1934 in Betrieb genommen. Nach Übernahme der MPSB durch die DR im Jahre 1949 als 99 3462 bezeichnet, war die Lokomotive am 22. Juni 1969 letztmalig auf der Strecke Anklam–Friedland in Betrieb. Am 27. November 1970 wurde sie an einen Interessenten nach England verkauft und gehört seit dem 15. Dezember 1978 – allerdings als Naßdampfmaschine – zum Bestand der DKBM.
In der DDR erinnert heute ein im Bahnhof Friedland aufgestellter Museumszug an die ehemalige MPSB.

4 Schmalspurige Diesellokomotiven gehören ebenfalls zum Fahrzeugpark der DKBM. Die als Vorspann auf diesem Foto zu sehende Maschine wurde 1939 von Deutz mit der Fabrik-Nummer 23268 gebaut. Nach 40jähriger Dienstzeit sollte sie verschrottet werden. Aufmerksame Eisenbahnfreunde verhinderten dies. Über den Deutschen Eisenbahn-Verein gelangte dieser Diesellok-Veteran zur DKBM und trägt hier die Nummer V 13. Bei der anderen Diesellok handelt es sich um eine Heeresfeldbahnmaschine des Typs 130 C, von der während des zweiten Weltkriegs über 300 Stück gebaut wurden. Die bei der DKBM vorhandene Lokomotive, als Nr. 17 und HAMMONIA bezeichnet, baute Windhoff im Jahre 1943 (Fabrik-Nummer 765). Sie konnte 1981 erworben werden. Eine derartige Lokomotive gibt es auch noch in der DDR. Mit der Nummer 199 001 gehört sie zur Einsatzstelle Putbus des Bw Stralsund und wird vor Arbeitszügen auf der Strecke Putbus–Göhren eingesetzt.

5 Eine Rarität ist auch die Lokomotive 7 (GUSTAV). Sie wurde 1949 von Chrzanów (VR Polen) mit der Fabrik-Nummer 1936 gebaut. Der Kessel stammt aus der Toruńer Kessel- und Maschinenfabrik (Fabrik-Nummer 1449/1936). Die Maschine gehörte zum Bestand der PKP mit der Nummer T 49 115 und war auf den 600-mm-spurigen Strecken der PKP-Direktionen Gdańsk und Poznań im Einsatz. Vor etwa 10 Jahren begann hier die Ablösung der Dampftraktion durch Diesellokomotiven. So wurde auch die zuletzt im Bw Żnin beheimatete T 49 115 entbehrlich und schließlich von der DKBM übernommen.

6 Mit der Nummer 47 zählt außerdem dieser sogenannte Fakultativwagen zur DKBM. Er wurde mit 13 weiteren baugleichen Fahrzeugen in den Jahren 1909 und 1911 von der Fabrik für Feld- und Kleinbahnmaterial Glässing & Schollwer, Berlin, an die MPSB (Nr. 31 bis 44) geliefert. Nachdem 1943 die Wagen 31, 34, 39 und 40 durch einen Fliegerangriff auf Anklam vernichtet worden waren, wurden drei der vier übriggebliebenen Fahrgestelle nach dem zweiten Weltkrieg als Flachwagen weiter genutzt. Auf den verbliebenen 600-mm-Bahnen der Rbd Greifswald waren nur noch drei Fakultativwagen erforderlich. Deshalb wurden sieben Wagen – es handelte sich um die früheren Fahrzeuge 32, 35, 36, 37, 41, 42 sowie 44 – entbehrlich und an die Waldeisenbahn Muskau abgegeben. Hier erhielten sie die Nummern 07-005 bis 07-011 und waren hier nach einigen baulichen Veränderungen am Wagenkasten bis kurz vor der Stillegung in Betrieb. Der Fakultativwagen 07-011 (Baujahr 1911) wurde am 18. Oktober 1977 an die DKBM abgegeben. In der DDR ist noch der Wagen 07-005 (Baujahr 1909) vorhanden; er wurde zunächst im Juli 1978 an den VEB Metallaufbereitung Krauschwitz verkauft und 1986 von der AG Weißwasser des DMV erworben.

7 Ebenfalls bei Glässing & Schollwer entstand dieser 5-t-GGw. Im Jahre 1910 für die MPSB hergestellt, erhielt er dort die Wagennummer 268, 1950 die DR-Nummer 6.258 und schließlich 1951 die DR-Nummer 96-01-85. 1960 wurde auch dieses Fahrzeug zur WEM umgesetzt und war dort mit der Nummer 07-015 in Betrieb. Er kam ebenfalls am 18. Oktober 1977 nach Mühlenstroth.

8 Dagegen waren die MPSB-Wagen 240 (Baujahr 1900) und 262 (Baujahr 1910) Eigenbauten der Hauptwerkstatt Friedland. Die 5-t-Fahrzeuge erhielten 1950 die Nummern 6.240 und 6.262 sowie 1951 96-01-86 und 96-01-87. Diese Wagen kamen im Jahre 1960 zur WEM und fuhren dort fortan mit den Nummern 07-013 und 07-014. Am 18. Oktober 1977 ist ersterer nach Mühlenstroth transportiert worden. Der 07-014 folgte am 25. Oktober 1979. Das Foto zeigt den Wagen 07-013 in Mühlenstroth. Zum im Bahnhof Friedland abgestellten Museumszug gehört ebenfalls ein GGw der ehemaligen MPSB.

9 Ein Brigadewagen der ehemaligen Heeresfeldbahn des ersten Weltkriegs ist dieses 1918 von Orenstein & Koppel, Berlin, gebaute Fahrzeug. Seit den 20er Jahren diente es auf den Strecken der damaligen „Gräflich Arnim'schen Kleinbahn Muskau", der späteren WEM, friedlichen Zwecken. Bei der DR erhielt der Wagen die Nr. 03-022 und wurde am 18. Oktober 1977 mit anderen Wagen gleicher Bauart an die DKBM abgegeben. In der DDR blieben ebenfalls derartige Wagen erhalten und werden von der AG Weißwasser des DMV betreut.

10 Mehr als 40 Wagen gehörten von diesem Wagentyp zur WEM. Diese Kastenwagen wurden vermutlich in eigener Werkstatt gebaut. Während die DKBM am 18. Oktober 1977 den Wagen 04-006 erhielt, ist bei der AG Weißwasser des DMV das Fahrzeug 04-012 für Traditionszwecke vorhanden.

Fotos: K. Jördens, Gütersloh

Erich Preuß (DMV), Berlin

Der Privilegierte Durchgangsverkehr

1. Teil

Die Geschichte der Eisenbahnen auf deutschem Boden kann nicht losgelöst von den politischen Verhältnissen betrachtet werden. Landes- und Staatsgrenzen beeinflußten die Streckenführungen; es kam mitunter zu kuriosen Trassierungen. Meist regelten Staatsverträge die Grenzüberschreitungen der einzelnen Streckenabschnitte. Kompliziert wurden die Verhältnisse dann, wenn es zu Grenzkorrekturen kam oder die Geländeverhältnisse den Streckenbau nur unter Benutzung fremden Territoriums zuließen. Um die Verkehrsverhältnisse dennoch weitestgehend reibungslos zu gestalten, wurde bzw. wird der jeweiligen Bahnverwaltung gestattet, mit ihren Zügen und ihrem Personal unter Fortfall von Kontrollen das andere Territorium zu benutzen. Dabei handelt es sich um den sogenannten „Privilegierten Durchgangsverkehr", auch „Korridorverkehr" genannt. Darüber ist bisher nur wenig geschrieben worden. Deshalb stellen wir dieses Kapitel der Eisenbahngeschichte näher vor, bitten jedoch zu berücksichtigen, daß dem Umfang des Beitrags Grenzen gesetzt sind.
Die Redaktion

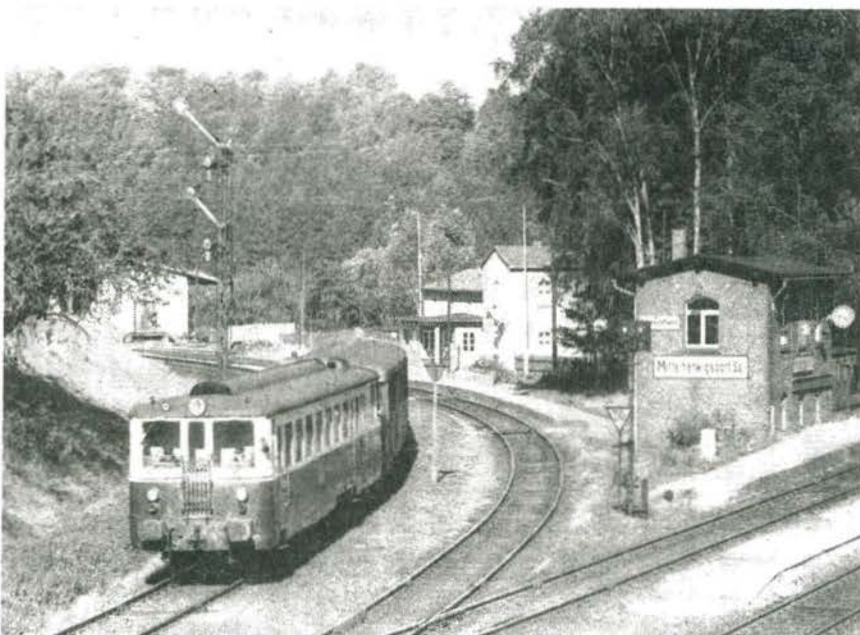
Allgemeines

Beim „Privilegierten Durchgangsverkehr" (PED) gewähren sich die Vertragspartner gegenseitig das Recht, Personen, Güter und Post über das Territorium des anderen Partners mit eigenen Fahrzeugen zu transportieren, und zwar auf der Grundlage der Bestimmungen des Landes, das die Beförderung durchführt (1).
Deshalb gelten im PED auch die Tarife des Binnenverkehrs. Die Anfangs- und Endbahn besitzt die volle Tarifhoheit. In den meisten Fällen wurde vereinbart, daß der Durchgangsbahn keine Verkehrseinnahmen zustehen. Dafür werden für die Benutzung, Unterhaltung und Bedienung der stationären Anlagen auf der Grundlage der Selbstkosten der Durchgangsbahn Entschädigungen gezahlt.
Die Reisezüge sind von der Paß-, Zoll- und Devisenkontrolle befreit; im Güterverkehr wird auf Zoll-, Veterinär- und Pflanzenschutzkontrollen verzichtet. Das aber ist die Regel. Mitunter wird davon abgewichen. Darauf näher einzugehen, ist nicht die Absicht des Autors, wie es überhaupt mühevoll ist, den gesamten PED der europäischen Bahnverwaltungen – erst recht von sämtlichen der Welt – zu erfassen.
Interessant sind vielmehr jene geschichtlichen, politischen und verkehrstechnischen Hintergründe, die zu einzelnen Abkommen über den PED führten.
Er entstand in der Vergangenheit vor allem deshalb, weil
1. Eisenbahnstrecken über Ländergrenzen hinweg gebaut wurden und aus einem bestimmten Anlaß die Ländergrenze zur Staatsgrenze wurde,
2. eine neue politische Lage zu Grenzveränderungen führte, wodurch Verkehrsgebiete abgeschnitten worden wären, oder
3. sich durch das durchgehende Benutzen an sich eigenständig angelegter, aber im Laufe der Zeit zusammenhängender Eisenbahnstrecken über Staatsgrenzen hinweg Vorteile im Reise- und Güterverkehr bieten.
Gegliedert nach ausgewählten Bahnverwaltungen wird nun im folgenden auf den PED näher eingegangen. Ein Anspruch auf Vollständigkeit kann nicht gestellt werden.

PED bei den Ländereisenbahnen und der DRG

Als es vor dem ersten Weltkrieg notwendig wurde, aus geographischen oder wirtschaftlichen Gründen eine Eisenbahnstrecke über ein anderes Territorium zu führen, war es üblich, darüber Staatsverträge abzuschließen. Auf deren Grundlage wurden dann entweder die Gleise einschließlich Hochbauten von der jeweils interessierten Bahnverwaltung errichtet, die Strecken in Pacht genommen, oder aber sie waren Eigentum der jeweils fremden Bahnverwaltung, die zugleich die Betriebsführung übernahm. Nach dem Zusammenschluß verschiedener Strecken ergaben sich für das Durchfahren fremder Territorien günstige Verkehrsmöglichkeiten. Um den sonst notwendigen Paß- und Zollformalitäten zu entgehen, wurde der PED zugelassen, oder es durften sogenannte Sperrwagen verkehren.

Dafür ein Beispiel: Wer etwa von Wien nach Tirol reisen wollte, benutzte bis zur Eröffnung der Giselabahn im Jahre 1875 die klassische Südbahnroute über Graz–Marburg–Brenner. Man konnte außerdem den Weg über Bayern wählen. Einzelne Kurswagen Wien–Innsbruck über Rosenheim (also ohne umzusteigen) gab es bereits vor dem ersten Weltkrieg, allerdings war diese Verbindung damals unbedeutend.
Als die Außerfernbahn mit den Streckenabschnitten Innsbruck–Scharnitz am 28. Oktober 1912, Scharnitz–Griesen–Reutte am 20. Mai 1913 und Innsbruck–Pfronten–Steinach am 16. Dezember 1905 eröffnet worden war, vereinbarten Österreich und Bayern einen



Privilegierter Durchgangsverkehr in heutigen Zeiten: ČSD-Zug Plzeň – Liberec in Mittelherwigsdorf (Sachs.).
Foto: R. Preuß, Berlin

solchen Korridorverkehr, der heute noch, oder besser, wieder besteht. Zumindest bis zum Jahre 1882 existierte in Bayern ein weiterer Korridorverkehr. Mit Inbetriebnahme der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn Leipzig–Hof konnte man noch nicht auf direktem Wege nach Regensburg fahren. Der Streckenabschnitt Oberkotzau–Wiesau war erst vom 16. Mai 1882 an befahrbar. Bis dahin rollten die Züge vom bayerischen Hof über Oberkotzau bis in das damals österreichische Eger (heute Cheb/ČSSR) und weiter über Mitterteich und Weiden in Richtung Regensburg.
Weitaus weniger im Mittelpunkt der Öffentlichkeit stand der Privilegierte Durchgangsverkehr auf der erst am 30. Mai 1927 eröffneten Strecke Olbernhau-Grüntal–Deutschneudorf, bei dem die auf ČSR-Gebiet liegende Station Brandau (heute Brandov/ČSSR) passiert wurde. Reisende, die dort aus- oder einstiegen, hatten sich einer Paß- und Zollkontrolle zu unterziehen. Wer das Territorium ČSR nur durchfuhr, unterlag keiner Kontrolle.

Bereits am 29. September 1869 schlossen die sächsische Regierung und die Regierung von Österreich-Ungarn einen Staatsvertrag ab über den Bau einer Eisenbahn von Großschönau über Warnsdorf (heute Varnsdorf/ČSSR) nach Seifhennersdorf als Fortsetzung der Strecke (Zittau–)Scheibe (heute Mittelherwigsdorf)–Großschönau.

Am 15. August 1871 wurde der Betrieb aufgenommen, der Bahnhof Warnsdorf blieb Eigentum der böhmischen Nordbahngesellschaft. Nach Fertigstellung der Strecke von Seifhennersdorf nach Eibau verkehrten durchgehende Züge von Eibau über Warnsdorf nach Zittau und weiter nach Reichenberg (heute Liberec/ČSSR). Der Durchgangsverkehr unterlag keinen besonderen Formalitäten. Wer in Warnsdorf aus- oder einstieg, war der dortigen Paß- und Zollkontrolle unterworfen. Durchreisende entweder von Sachsen nach Sachsen oder von Österreich-Ungarn (Warnsdorf) nach Österreich-Ungarn (z. B. Grottau [heute Hradek nad Nisou/ČSSR] oder Reichenberg) benutzten Sperrwagen, bei denen keine Paß- und Zollkontrolle stattfand. Dieser PED bestand bis zum Jahre 1938.

PED mußte ausgedehnt werden

Im Ergebnis des ersten Weltkriegs mußte für den Zugverkehr in das ehemalige Ostpreußen bzw. Danzig (heute Gdańsk/VR Polen) ebenfalls der PED eingeführt werden. Zu den Bedingungen des am 28. Juni 1919 unterschriebenen Versailler Vertrages gehörte, daß Danzig als Freistaat in das polnische Zollgebiet eingeschlossen wurde. Die Republik Polen erhielt das Kontrollrecht über die Eisenbahnen und Binnenschiffahrt im Danziger Korridor. Der polnische Korridor teilte dagegen das deutsche Territorium in zwei Teile (2).

Der Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Teilen des Reiches wurde als PED vollzogen. Die Züge fuhren mit polnischem Personal und Lokomotiven der PKP. 1936 kam es wegen des PED zu Streitigkeiten zwischen dem Deutschen Reich und Polen. Vorgeschoben wurden Abrechnungsschwierigkeiten. Dahinter verbarg sich aber die Großmachtpolitik des deutschen Naziregimes. Polen unterbrach den PED. Nach Verhandlungen konnte er wiederaufgenommen werden und wuchs ab 1937 stark an. (3) Ansonsten bestanden hier für den PED drei Verbindungen:

a) zwischen Berlin und Ostpreußen über Schneidemühl (heute Piła/VRP)–Dirschau (heute Tczew/VRP)–Marienburg (heute Malbork/VRP), wobei es zwei Gruppen von Zügen gab. Einige dienten zugleich dem Wechselverkehr mit Polen und Danzig. Wer also nach Danzig oder nach Polen reisen wollte, benutzte diese Züge bis Dirschau oder Konitz (heute Chojnice/VRP) und unterlag dort einer gemeinsamen deutsch-polnischen Paß- und Zollkontrolle.

Andere Züge dienten nur dem PED. Wer die Fahrt nicht unterbrach, unterlag weder einer Paß- noch einer Zollkontrolle.

b) Zwischen Berlin und Ostpreußen über Stettin (heute Szczecin/VRP)–Groß Boschpol (heute Lebork/VRP)–Marienburg und

c) zwischen Schlesien und Ostpreußen mit Anschlußzügen von Reppen (heute Rzepin/VRP) oder Frankfurt (Oder) zunächst bis Küstrin (heute Kostrzyn/VRP) und weiter mit den unter a) genannten Zügen.

Mit Beginn des zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 endete faktisch dieser PED. Seine praktischen Auswirkungen blieben für die Reisenden jedoch erhalten. Zwar verkehrten alle Züge mit Lokomotiven der DR und deren Personal. Doch die Fahrgäste durften die Korridorzüge nicht ohne Genehmigung verlassen.

PED und deutsches Naziregime

Durch das sogenannte Münchener Abkommen vom 29. September 1938 war die tschechoslowakische Regierung gezwungen worden, ein Grenzgebiet von 28 291 km² an Hitlerdeutschland abzutreten (4). Die Grenze wurde ohne Rücksicht auf die Verkehrsverbindungen festgelegt. Zunächst ruhte der Zugverkehr zwischen der ČSR und den deutschen Gebieten. Am 19. Oktober 1938 trat schließlich die „Verordnung über die Eisenbahnen in den sudetendeutschen Gebieten" in Kraft. Gleichzeitig kam es in Berlin zu Besprechungen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und dem Eisenbahnministerium Prag. Dabei ging es um die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs über die neuen Grenzen. Im Ergebnis dieser Verhandlungen konnte der Zugverkehr am 31. Oktober 1938 wieder aufgenommen werden. Nach der Okkupation Österreichs durch Hitlerdeutschland lag zwischen Oberschlesien und Wien noch die ČSR. Nun drangen die deutschen Faschisten auf eine direkte und zugleich unkontrollierte (!) Eisenbahnverbindung von und nach Berlin. Die Entfernung von hier nach Wien über Oderberg (heute Bohumin/ČSSR) betrug 790 km, die über Passau immerhin 928 km! Grundlage für die Korridorzüge bildete das „Abkommen zwischen der deutschen und der tschechoslowakischen Regierung vom 27. Oktober 1938 über die vorläufig deutsch-tschechoslowakische Grenze vom 10. Oktober 1938". Diese Grenzen waren am 20. November 1938 geringfügig verändert und als „endgültig" bestimmt worden. Das o. g. Abkommen war auf drei Monate befristet. Bereits früher bestanden Regelungen für Strecken, die über das ČSR-Staatsgebiet führten, z. B. für die Strecke Seifhennersdorf–Großschönau.

Die neuen Züge des PED zugunsten Hitlerdeutschlands verkehrten auf folgenden Strecken:

– Lundenburg (heute Břeclav/ČSSR)–Oderberg–Annaberg (heute Chalupki/VRP),
– Dielhau (heute Déhylov/ČSSR)–Schönbrunn (heute Ostrava-Poruba/ČSSR)–Stiebnig (heute Štitina/ČSSR) (zugleich über polnisches Gebiet; Polen erhielt 1918 das vordem zu Österreich gehörende Olsa-Gebiet.)
– Lundenburg–Lichtenau

und zugunsten der ČSR:

– Böhmisch-Trübau (heute Česka Třebova/ČSSR)–Brünn (heute Brno/ČSSR)–Kuty,
– Böhmisch-Trübau–Olmütz (heute Olomouc/ČSSR) und
– Kuty–Lundenburg–Prerau (heute Přerov/ČSSR)–Mährisch-Ostrau

Zwischen größeren Bahnhöfen wechselten die Strecken teilweise mehrmals die Landesgrenzen. Um diese Situation zu vereinfachen, wurden einige Bahnhöfe und Haltestellen geschlossen.

Erwähnt sei noch, daß vom Oktober 1938 bis zum 1. September 1939 Oderberg zu Polen gehörte. Der Schnellzug Berlin–Wien durchfuhr auf der Umgehungsschleife bei Oderberg polnisches Gebiet. Dafür durften die PKP-Züge von Oderberg nach Rybnik durch den Bahnhof Annaberg (später in Ruderswald umbenannt) fahren.

Am 16. März 1939 erschien der Erlaß über das Protektorat Böhmen und Mähren. Er enthielt die Vorstellungen über das Ziel der Okkupation der tschechoslowakischen Länder durch Nazideutschland. Jetzt begann ein Korridorverkehr vom Wiener Nordbahnhof nach Berlin über die Strecke der Böhmisch-Märkischen Eisenbahn. Letztere entstand durch die Abspaltung der slowakischen Bahnverwaltung. Die Verbindung führte über Lundenburg, Brünn, Wildenschwert (heute Usti nad Orlici/ČSSR), Breslau (heute Wrocław/VRP) und Berlin. Die Strecke Wien–Prerau–Oderberg–Breslau–Frankfurt (Oder)–Berlin wurde zur regelrechten Magistrale. Die Züge fuhren entweder ohne Halt zwischen Bölten und Lundenburg durch oder enthielten Sperrwagen.

Ebenfalls nahm der Güterverkehr zwischen den okkupierten Ländern Österreich und Polen sowie dem „Reich" zu. Der PED durch das sogenannte „Protektoratsgebiet", wo die tschechische Regierung jegliche staatliche Selbständigkeit verloren hatte, beschränkte sich nach dem Abkommen von 1938 nicht nur auf die genannten Strecken. Züge mit Sperrwagen für den PED verkehrten außerdem zwischen Trautenau (heute Trutnov/ČSSR) und Reichenberg, zwischen Josefstadt-Jermer (heute Jaroměř/ČSSR) und Altpaka (heute Stara Paka/ČSSR) sowie von Prag nach Kuty.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1940 vollzog sich der Eisenbahnverkehr mit dem Protektorat Böhmen und Mähren nach der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung. An der Paß- und Zollabfertigung änderte sich jedoch nichts. Erst am 25. Januar 1945 endete der PED. Ab 15. Februar 1945 wurde der Betrieb in Wildenschwert unterbrochen; die Rote Armee hatte es endlich geschafft, aus dem Raum Krakau (heute Kraków/VRP) die Front zu durchbrechen.

Fortsetzung mit weiteren Illustrationen folgt

Quellenangaben
(1) Autorenkollektiv: Taschenlexikon „Eisenbahn – international A–Z", transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979, S. 11
(2) –: Geschichte der Diplomatie, Dritter Band, Teil 1, Berlin 1948, S. 69
(3) Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen; Berlin 1938, S. 873
(4) –: Deutschland im zweiten Weltkrieg, Band 1, Akademie-Verlag, Berlin 1974, S. 120
(5) Horn: Die Kaiser-Ferdianands-Nordbahn, Wien, 1970, S. 442f.

Gottfried Köhler, Berlin

Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1988

Die DDR-Schienenfahrzeugindustrie dominierte mit ihren Erzeugnissen auf der diesjährigen Frühjahrsmesse. Außerdem zeigten Aussteller aus der ČSSR, aus der BRD, aus Frankreich, Österreich und Spanien interessante Fahrzeuge. Nachfolgende Bildauswahl macht das deutlich.

1 Die 335. Thyristorlokomotive der Baureihe 243 aus dem Kombinat „Hans Beimler" (KLEW) Hennigsdorf wurde mit einer veränderten, aerodynamisch günstigeren Kopfform der Öffentlichkeit vorgestellt. Ansonsten ist diese 3720 kW starke Lokomotive, deren Höchstgeschwindigkeit 120 km/h beträgt, in diesem Jahr noch mit einer Vielfachsteuerung zu erwarten.

2 Die vierachsige elektrische Industrielokomotive EL 2, Hersteller und Aussteller KLEW Hennigsdorf, hat eine Dienstmasse von 100 t und eine Leistung von 1400 kW; die Drehgestelle sind kurzgekuppelt, und der Oberrahmen besitzt feste Aufbauten. Der Einsatzbereich ist insbesondere der Bergbau und dort der Abtransport von Kohle, Erzen und Abraum. Die EL 2 wird in unterschiedlicher Ausführung geliefert, z. B. für Fahrdrahtspannungen von 1,2 kV, 1,5 kV und 2,4 kV sowie für Spurweiten von 1435 mm oder 1520 mm. Bei einer maximalen Zugkraft von 300 kN hat sie eine Betriebsgeschwindigkeit von 65 km/h.

3 Den 20achsigen Tiefladewagen Uaais 6191 (Tragschnabelwagen für selbsttragende oder nicht selbsttragende Lasten) stellte Waggon-Union (BRD/Berlin-West) aus. Die Deutsche Reichsbahn besitzt inzwischen zwei dieser Spezialwagen; der auf dem Messegelände stehende war der mit der Nummer 996 0404-5. Ohne Durchladeträger hat der Wagen eine Tragfähigkeit von 275 t, mit Durchladeträger immerhin noch 250 t; die Eigenmasse liegt entsprechend bei 145 t/170 t. Die Länge über Puffer beträgt mit Durchladeträger 45 120 mm, davon die Ladelänge 1200 mm. Zu den Besonderheiten zählt das Diesel-Elektroaggregat, das u. a. eine Querverschiebung des Ladeguts um ±450 mm aus der Mittelachse und auch das Anheben der Last um 500 mm ermöglichen läßt. V_{max} leer/beladen: 100/60 km/h.

4 Großes Interesse, da kleinstes schienengebundenes Triebfahrzeug auf dem Messegelände, fand die vom KLEW ausgestellte Grubenlokomotive

1



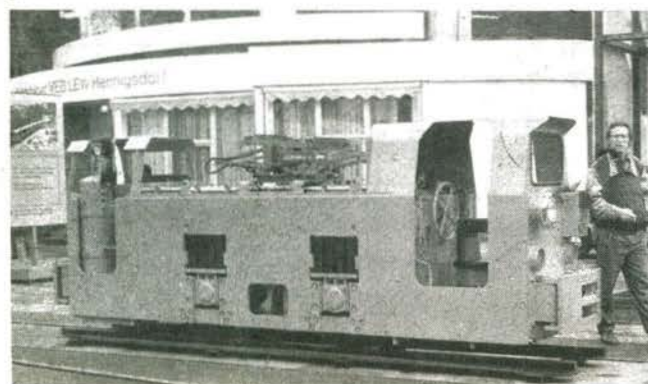
2



3



4



5



6



7



EL 5. Bei einer Länge von nur 5085 mm verfügt sie über eine Zugkraft von immerhin 30 kN, wobei eine Stundenleistung von 81 kW erreicht wird. Aufgrund der günstigen Abmessungen ist ihr Haupteinsatzgebiet der Untertagebergbau. Die Betriebsgeschwindigkeit liegt bei 65 km/h.

5 Die Stopfmaschine Unima 3 stellte Plasser und Theurer (Österreich) aus. Sie hat Eigenantrieb von einem 123-kW-Motor (stufenlos regelbar, Höchstgeschwindigkeit 50 km/h in beiden Richtungen). Das Stopfaggregat, zwischen den Achsen auf zwei horizontalen Führungssäulen seitenverschiebbar angeordnet, arbeitet nach dem Asynchron-Druck-Vibrationsstopfprinzip. Dabei wird die Vibration der Stopfpickel (insgesamt vier) durch eine hydraulisch angetriebene Exzenterwelle hervorgerufen. Die Stopftiefe wird über einen elektrischen Geber stufenlos eingestellt.

6 Der VEB Waggonbau Görlitz zeigte aus der Serienfertigung einen doppelstöckigen Reisezugwagen DBmtru, von dem die Deutsche Reichsbahn schon über eine größere Stückzahl verfügt. Mit einer Länge von 26,8 m hat er eine Kapazität von 340 Sitz- und Stehplätzen, dazu eine leistungsfähige Luftheizung und Drehgestelle der Bauart Görlitz V mit Scheibenbremsen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h.

7 Aus dem VEB Waggonbau Ammendorf stammt dieser neuentwickelte Weitstreckenwagen WPX mit Klimaanlage. Es ist der Prototyp einer neuen Fahrzeuggeneration für die Sowjetischen Eisenbahnen. Die größere Fahrzeuglänge von 27 m bringt gegenüber bisherigen Ausführungen den Zugewinn eines Abteils, also weiterer vier Schlafplätze. Die Fahrzeuge sind für den Einsatz in Temperaturbereichen von −60 °C bis +50 °C konzipiert.

8 Kühlwagen aus dem VEB Waggonbau Dessau (zwei vom 5-Wagen-Kühlzug für die VR China) sowie der Thermoswagen für die UdSSR dokumentierten den hohen Entwicklungsstand dieser Fahrzeuggattung.
Rechts im Bild die 2 × 2achsige Großraumgüterwageneinheit Laains mit Alu-Spreizhauben aus dem VEB Waggonbau Niesky. Durch Verschieben der Spreizhauben lassen sich für den Be- und Entladevorgang bis zu 55 Prozent der gesamten Ladefläche allseitig freigeben. In Schweden sind derartige Fahrzeuge seit Jahren erfolgreich im Einsatz. Länge über Puffer 27 000 mm, nutzbares Ladevolumen 205 m³, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h.

Fotos: Verfasser

8





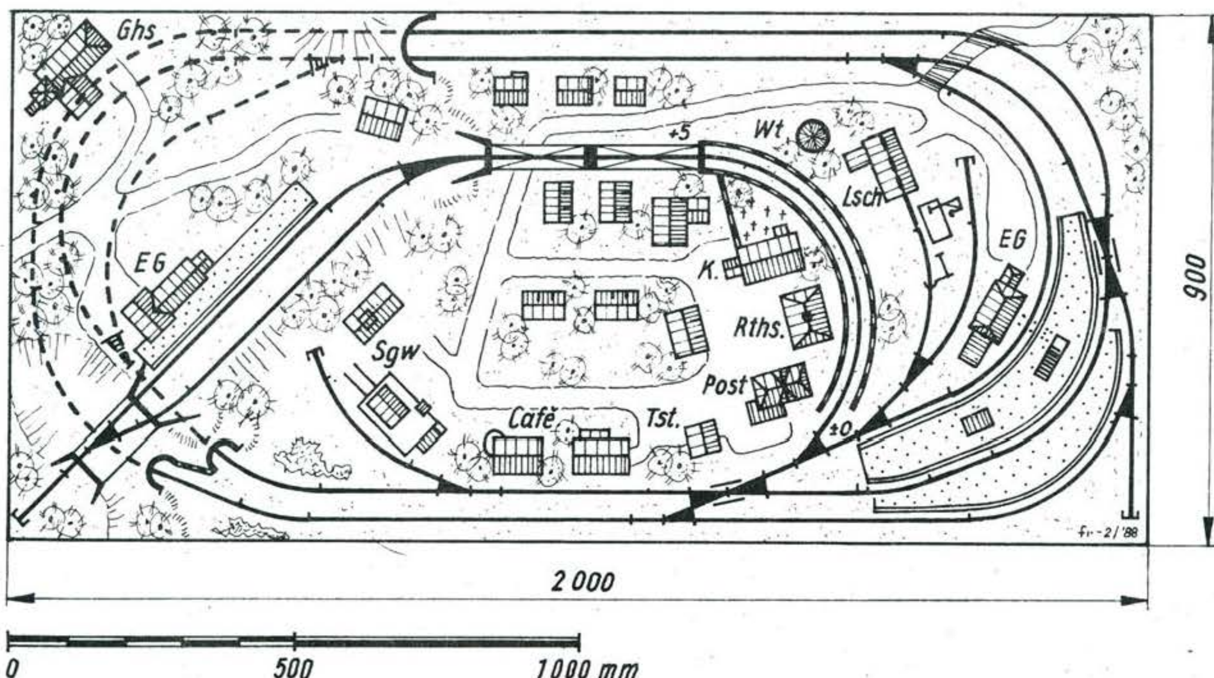
Liebe Freunde!
In unserer heutigen Ausgabe muß sich unser Signet beweisen. Es hat bekanntlich die Form eines Stop-Schildes und soll bedeuten: Halt Junior, aufgepaßt, jetzt kommt Deine Seite! Meine Stammleser werden sofort begreifen, warum ich „Stop" rufe, denn auch sie haben in dieser Ausgabe keine „junior-Seite" erwartet. Eure viele Post und die große Unterstützung erfahrener Modelleisenbahner haben mich bewogen, den Redaktionsbeirat zu bitten, die „junior-Seite" ab 1988 fünfmal im Jahr zu bringen. Wie der Chefredakteur entschieden hat, das könnt Ihr heute schwarz auf blau und weiß lesen. Wenn Ihr also weiterhin fleißig mitmacht und Spaß an unserer Seite habt, dann haben wir für alle Ferienzeiten unsere Seite. Prima! Was sagt Ihr dazu? Ich bin sicher, daß Ihr nun gespannt seid, welche Überraschungen diese Ausgabe bereithält.
Nachdem wir das Thema „Gleisplan" theoretisch behandelt haben, will ich Euch in regelmäßigen Abständen Gleispläne anbieten, die uns Leser eingesandt haben bzw. die ich beim Blättern in alten Jahrgängen fand. Sie haben mir so gefallen, daß ich sie Euch nicht vorenthalten möchte. Mit wenigen Worten werde ich die Gleispläne kommentieren. Dabei geht es mir darum, die prinzipiellen Erläuterungen in den Heften 10/87 und 2/88 mit guten, aber auch weniger guten Beispielen verständlicher zu machen. Eine Anregung des Modellbahnfreundes Dietrich aus Narsdorf habe ich sofort für das Junioren-Lexikon aufgegriffen. Ich weiß, daß das Problem der doppelten Kreuzungsweiche (DKW) vielen Junioren Sorgen macht. Ein gründliches Studium der Skizzen und die dazugehörige Erläuterung wird Euch sicherlich weiterhelfen. Die Bauanleitung für die Umspannstation rundet schließlich unsere Mai-Ausgabe ab.

Viel Erfolg wünscht Euch
Euer Willy

TT-Heimanlage
unseres Lesers René Huhle, Lugau-Augustusbad

Größe: 2,00 m × 0,90 m; Thema: zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn; Ort: Hügelland; Zeit: IV. Epoche; Gleissystem: BTTB, etwa 15 m Gleis, neun einfache Weichen, eine Innenbogenweiche, zwei doppelte Kreuzungsweichen; Bebauung überwiegend aus VERO-Bausätzen, z. T. verändert; Vorstadtmilieu mit Rathaus, Post, Tankstelle, Café, Kirche (mit Friedhof!) und überwiegend Einfamilienhäusern; Sägewerk mit Anschlußgleis verkörpert die ansässige Industrie.
Signale und Kulisse fehlen noch; ein großes Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen auf einer rechts unten anzusetzenden Platte ist im Entstehen.

Mein Kommentar:
Der Gleisplan variiert ein beliebtes und oft angewandtes Thema auf interessante Weise; ebenso ungewöhnlich angeordnet ist der Bahnhof in der rechten Ecke. Da Renés Gleisplanskizze unmaßstäblich gezeichnet war und nähere Angaben zu dem Bahnhof fehlen, ließ unser Zeichner seiner Phantasie freien Lauf und konstruierte den Bahnhof so, wie er beim Vorbild etwa aussehen könnte. Innerhalb des Tunnelbereichs konnte auch noch ein Abstellgleis angeordnet werden, das auf Renés Anlage fehlt. Damit werden die Betriebsmöglichkeiten erweitert.
Die über einen durch Stützmauern gehaltenen Damm führende Nebenbahnstrecke bewirkt eine optische Trennung zwischen Bahnhof und Ort. Zu bemerken ist noch, daß die Nebenbahnzüge erst nach einer Runde über die Hauptbahn die Abzweigung erreichen. In umgekehrter Richtung ist es auch so, bevor sie wieder in den unteren Bahnhof einfahren können. Die Talsenke am Ende des „Bergbahnhofs" kann man vorbildgetreuer mit einem Damm anstelle der Brücke überbauen. Die Anordnung eines Durchlasses im Damm würde außerdem ein interessantes Detail ergeben.
Schaltungstechnisch gibt es keine Probleme.
Der Gleisplan zeigt, daß in der Nenngröße TT auf einer nicht mehr benötigten Tür (das ist der Anlagenunterbau!) doch schon recht viel Betrieb gemacht werden kann. Da die Anlage an der Wand steht, ist der Zugang zu den verdeckten Gleisabschnitten wohl nur in bewährter Form durch Anheben des Berggasthauses mit einem Teil der Umgebung möglich.
Noch einen Hinweis gebe ich Euch: Bevor Ihr einen Gleisplan Eurer Anlage aufzeichnet und an die Redaktion schickt, solltet Ihr Euch den Beitrag von Günter Fromm „Gleisplanzeichnen – aber wie?" im „me" 7/85 noch einmal durchlesen. Dann klappt es vielleicht besser mit dem Zeichnen.
René wünsche ich für seine weiteren Pläne viel Erfolg und Euch, wenn die Anlage gefällt, viel Freude beim Nachbau.
Euer Willy



Wir bauen eine Umspannstation!

Vor einiger Zeit konnte ich in einem Bahnbetriebswerk eine nicht mehr genutzte Umspannstation (Trafostation) fotografieren und vermessen. Das Gebäude ist ein roter Klinkerbau mit einem Betondach. Da die Isolatoren und zum Teil schon die dazugehörigen Halterungen entfernt waren, ist anzunehmen, daß das Bauwerk bald abgebrochen wird. Für unsere Modellbahnanlage stellt es aber eine willkommene Abwechslung dar.

Als Material benötigen wir die Pappe eines Zeichenblocks A 4, einen Bogen Prägepappe mit rotem Ziegelmauerwerk, Zeichenkarton, Zelluloid (altes Filmmaterial), 2 mm dickes Sperrholz und als Klebstoff Duosan oder Kittifix. Die Zeichnung zeigt das Gebäude im Maßstab 1:87. Wir zeichnen die vier Seitenwände auf die Pappe. Zwei Teile haben die Größe von 33 mm × 98 mm, die beiden anderen dagegen von 34 mm × 98 mm. Aus Prägepappe schneiden wir vier 34 mm × 98 mm große Teile aus und kleben sie auf die Pappen auf. Nach dem Trocknen werden diese Teile stumpf gegeneinander geklebt. Zur Innenversteifung sind aus der Pappe drei Zwischenböden (33 mm × 33 mm) auszuschneiden. Sie erhalten einen Durchbruch von 18 mm × 18 mm und lassen sich relativ einfach in das Gebäude einsetzen und verkleben.

Für den unteren Sims werden 3 mm breite Pappstreifen geschnitten, dreifach übereinandergeklebt und entsprechend der Zeichnung um das Gebäude geklebt.

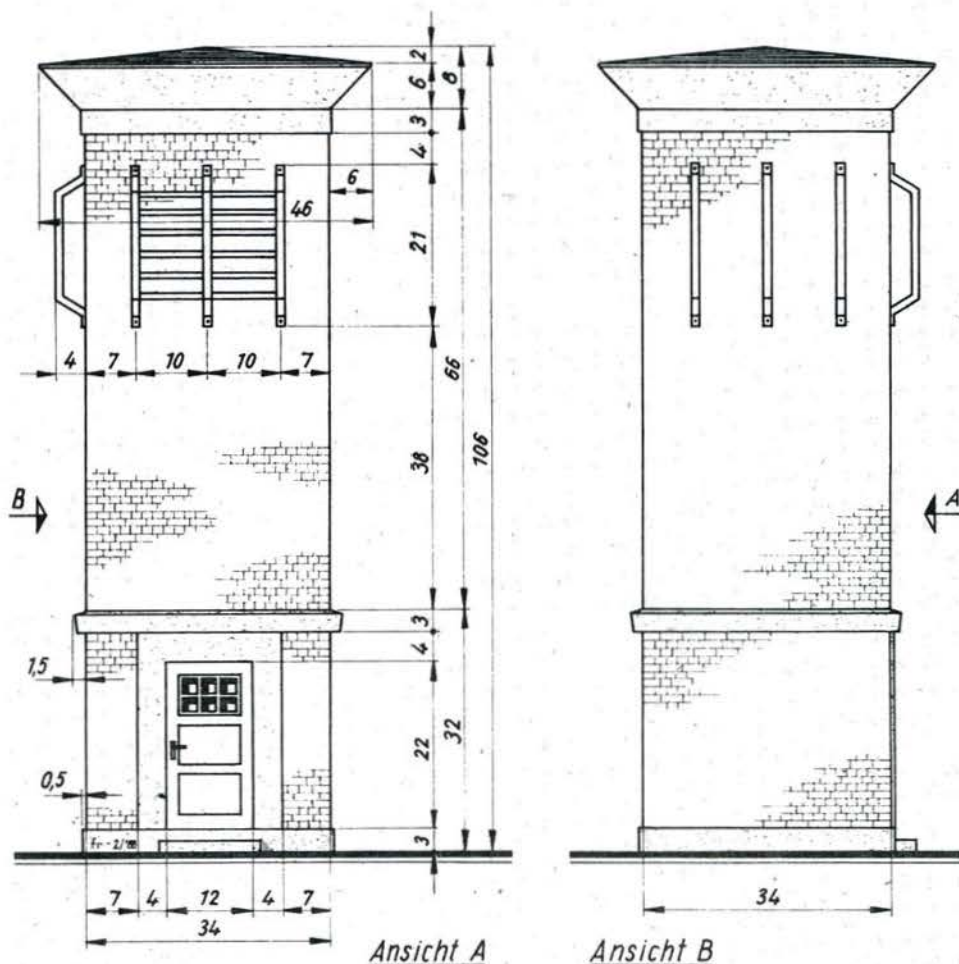
Das Türgewände fertigen wir ebenfalls aus der Pappe und kleben es um die ausgeschnittene Türöffnung. Die Tür schneiden wir aus Zeichenkarton, das Fenster wird mit einem Stück Film (Zelluloid) hinterklebt. Die Fenstersprossen werden eingeritzt. Sockel und oberes Simsband bestehen auch aus Zeichenkarton; beides muß man aufkleben.

Das Dach fertigen wir aus vier Lagen Sperrholz (2 mm dick), die mittig zusammengeklebt und nach dem Trocknen mit einem Sandpapierhobel verschliffen werden. Wir kleben diese Teile der Reihe nach von unten nach oben zusammen. Die einzelnen Lagen haben folgende Abmessungen: 37 mm × 37 mm, 43 mm × 43 mm, 48 mm × 48 mm und 46 mm × 46 mm. Dach, Sims und Türrahmen erhalten einen betongrauen Anstrich.

Die Halterungen für die Isolatoren bestehen beim Vorbild aus Winkelstahl. Für die Nachbildung verwenden wir Winkel und Streifen aus Zeichenkarton. Zuletzt wird vor die Tür eine Stufe, bestehend aus einer Holzleiste (1,5 mm × 3 mm × 16 mm), befestigt.

Für die farbliche Behandlung unseres Modells eignen sich gut die handelsüblichen Sortimente von Schulmalfarben, mit denen durch Mischen viele Farbtöne erreicht werden können. Sockel, Simse, Stufe, Türgewände und Dachkonstruktion werden betongrau, die Tür braun oder grün, die Halterungen für die Isolatoren rotbraun und der Dachdraufsicht schwarz gestrichen.

Viel Spaß beim Nachbau wünscht Euch Wolfgang Bahnert.



Eisenbahn-Lexikon

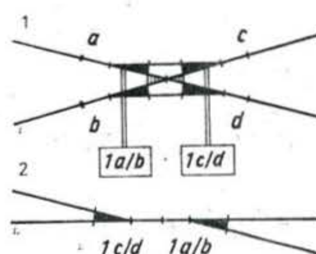
Stichwort: Doppelte Kreuzungsweiche (DKW)

Die doppelte Kreuzungsweiche ist die komplizierteste Weichenbauart, die gegenwärtig noch bei der Deutschen Reichsbahn verwendet wird.

Die entscheidenden Baugruppen einer DKW sind vier einfache Weichen und eine Kreuzung (Abb. 1). Sie sind zur Verkürzung der erforderlichen Längen in Weichenstraßen soweit zusammengeschoben, daß sie innerhalb der Kreuzung Platz finden. Nach der Lage der Weichenzungen im Kreuzungsviereck unterscheidet man zwischen DKW mit innenliegenden und mit außenliegenden Zungen.

Beim Vorbild werden die nebeneinander liegenden Zungenpaare durch einen gemeinsamen Antrieb gleichsinnig bewegt. Die Antriebe und deren Stelleinrichtung bezeichnet man mit der Weichennummer und dem Zusatz a/b bzw. c/d. Diesem Prinzip entsprechen auch die Modell-DKW der Gleissysteme Pilz-H0 und BTTB.

Eine DKW kann durch zwei einfache Weichen ersetzt werden (Abb. 2), wobei sich allerdings eine größere Einbaulänge ergibt. Beim Vergleich der Skizzen ist zu beachten, daß sie einer besseren Anschaulichkeit wegen unmaßstäblich dargestellt wurden. In Gleisbildstellwerken sind die DKW so geschaltet und dargestellt, als würde es sich um zwei einfache Weichen handeln. Zu beachten ist jedoch, daß durch das Auseinanderziehen der DKW die Antriebe der jeweiligen „Teilweichen" a/b und c/d auf der jeweils anderen Seite der eigentlichen DKW liegen.



H.-J. Dietrich, Narsdorf; Zeichnungen: Verfasser

Ing. Gert Hufe (DMV), Niederorschel

TT-Anlage „Hohenfels"

Seit rund acht Jahren baue ich mit meinen beiden Söhnen an der hier vorgestellten TT-Anlage.
Sie entspricht keinem konkreten Vorbild. Anregungen für die Gestaltung der Gebäude und des Geländes fanden wir im Thüringer Raum und im Eichsfeld. Die in L-Form angelegte Anlage nimmt eine Fläche von 3,3 m² mit den Kantenlängen 3200 mm × 2400 mm ein. Sie besteht aus drei Teilen, die mit Paßstiften seiten- und höhengleich verbunden sind.
Alle Anlagenteile wurden in Rahmenbauweise hergestellt. Als Trassen- und Bahnhofsplatten dienen 6-mm-dicke Sperrholzplatten. Das Gelände entstand aus Pappe mit übergeleimter Tapete, darauf liegen handelsübliche Geländmattenstücke. Die Felsen bestehen aus Papiermaché. Stützkonstruktionen aus Pappe sorgen für die erforderliche Festigkeit. Bei den Gleisanlagen handelt es sich im sichtbaren Bereich um selbst gebaute aus Neusilberprofil, und im verdeckten Bereich bewährt sich das Industriematerial.
Der Schall wird durch unter den Schwellenbändern befindlichen 2 mm dicken Korkmatten gedämpft. Die Gleise liegen in gesiebtem Kaffeesatz, der durch die vorbildgetreue Färbung eine ausgezeichnete Schotterimitation darstellt. Um einen freizügigen Einsatz der Dampflokomotiven zu gewährleisten, andererseits auf Diesel- und Elloks nicht verzichten zu müssen, wurde der Eisenbahnbetrieb um das Jahr 1970 nachgestaltet. Das unterstricht auch die Auswahl der Signale.
An der Hauptstrecke sind bereits Formsignale durch Lichtsignale ersetzt worden, wobei erstere noch am Standort vorhanden, aber nicht mehr genutzt werden.
Ortsfeste Signale, Straßenverkehrsschilder, Bahnhofsnamen und sonstige Hinweisschilder entstanden auf fotografischem Wege.
Von vornherein sollten auf der Anlage lange Züge fahren, ebenso umfangreiche und interessante Rangierfahrten möglich sein. Die dafür notwendige Gleisführung mußte in mehreren Ebenen untergebracht werden.
Ein mehrfach in sich verschlungenes Oval mit Richtungsbetrieb ist so verlegt, daß im sichtbaren Bereich der Eindruck einer stark befahrenen zweigleisigen Hauptstrecke entsteht. In der unteren Etage dient ein viergleisiger Schattenbahnhof dazu, um die für einen abwechslungsreichen Betrieb erforderlichen Züge bereitzuhalten.
Auf Dämmen und in Einschnitten wird das Hügelland durchfahren. Im kleinen Trennungsbahnhof Hohenfels Süd verläßt eine regelspurige Nebenbahn die Hauptstrecke. Ständig steigend, durch zahlreiche Kurven und Bergwälder führend, erreicht die 7,5 m lange Trasse den Endbahnhof Langenberg, gelegen am Rande der gleichnamigen Kleinstadt. Das an der Strecke vorhandene und vorbildgetreu nachgestaltete Sägewerk – es nimmt immerhin eine Fläche von 500 mm × 900 mm ein – sowie eine Maschinenfabrik am Endbahnhof sorgen für umfangreichen Güterverkehr.
Auf der Hauptstrecke wird wie bei der Deutschen Reichsbahn im Blockbetrieb gefahren. Zur Steuerung ist ein nach dem System der Spurplantechnik arbeitendes Gleisbildstellwerk vorhanden. Die Anlagenteile sind über sechs 40paarige Kabel untereinander verbunden. Gleichzeitig können sechs Züge auf der Hauptbahn und zwei auf der Nebenbahn fahren.
Die Rampen der Hauptbahn von 1:40 erfordern einen echten Vorspannbetrieb. Das trifft auch für den Diesel- und Ellokbetrieb zu. Hier werden Lokomotiven gleicher Baureihe in Doppeltraktion eingesetzt.
Signale und Relais steuern wir über Schutzgasrohrkontakte im Gleis und Steuermagnete unter den letzten Wagen. Bei einer unbeabsichtigten Zugtrennung kann der Folgezug dadurch nicht in den besetzten Blockabschnitt einfahren. Derzeit sorgen 29 Triebfahrzeuge, etwa 150 Güterwagen und 40 Reisezugwagen für einen interessanten Betrieb nach Fahrplan. Ein Teil der Fahrzeuge wurde selbst gebaut oder umgebaut. Die Elektrifizierung ist abgeschlossen. Auf den Fahrdraht mußte zugunsten der Betriebssicherheit verzichtet werden.
Wie bereits angedeutet, legten wir viel Wert auf eine gut gestaltete Landschaft. Vor allem ging es darum, eine ausgewogene Synthese zwischen Eisenbahn und Landschaft zu finden. Eine Hintergrundkulisse unterstreicht das landschaftliche Gesamtbild.
Etwa 300 Laubbäume und Büsche stellten wir aus Islandmoos und Zweigen her. Die meisten Gebäude entstanden aus Bausätzen. Vielfach sind es Fachwerk- und Bürgerhäuser, die oft geändert und farblich gealtert wurden. Alle anderen Gebäude bauten wir nach konkreten Vorbildern selbst.
Diese Modelle bestehen aus 1 mm bzw. 2 mm dickem Sperrholz. Putzoberflächen sind durch aufgerauhte Plakatfarbe nachempfunden worden.

1

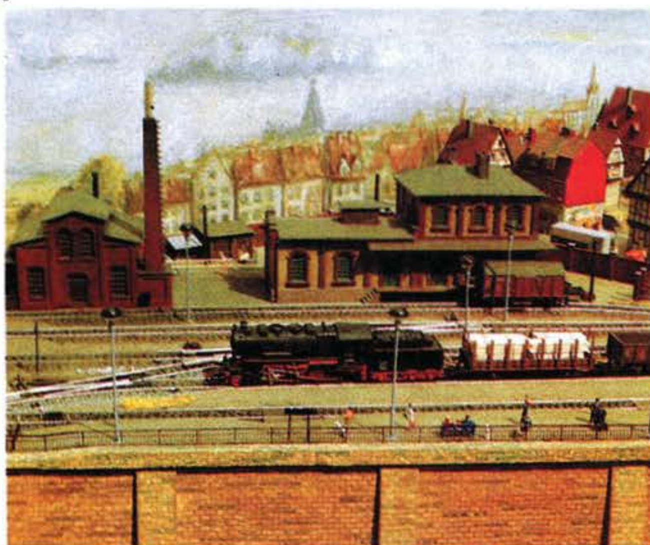


3 200
200
Hintergrundkulisse
EG
StW
Wt
Lsch
Stw
EG
R 455
Hr
Sgw
800
400
800
400
800
2400
1600
800

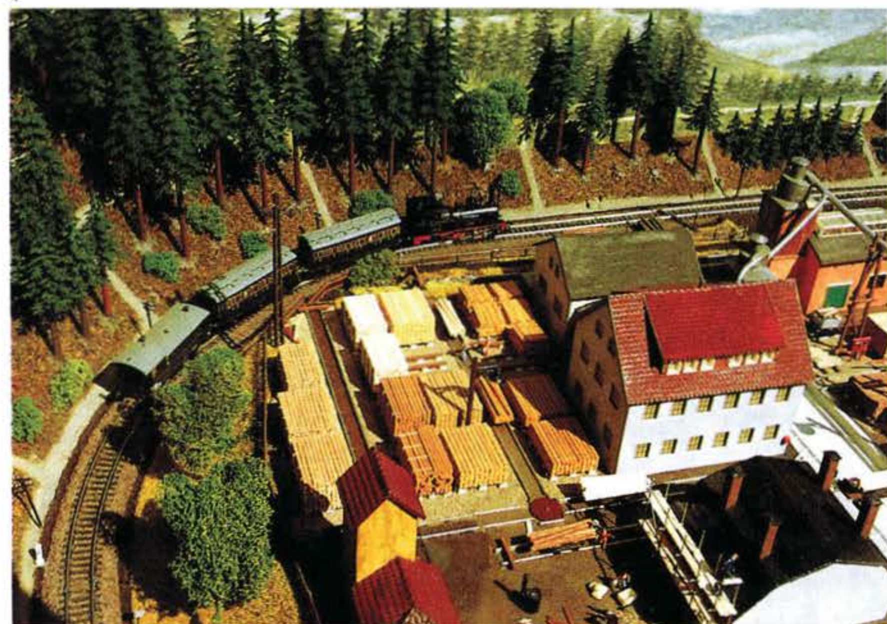
2



3



4



5



6



1 Der Bahnhof Hohenfels Süd liegt im Bogen – keine Seltenheit in einer Mittelgebirgslandschaft. Die Berge im Hintergrund sind beliebte Ausflugsziele.

2 Noch fährt die „Reko-P10" (Eigenbau) planmäßig die Reisezüge.

3 Ein Blick auf den Endbahnhof Langenberg. Maschinenfabrik und Gießerei sorgen für einen umfangreichen Güterverkehr.

4 Der Fotograf hielt zufällig während einer Wanderung den im Tal fahrenden Sonderzug auf der Nebenbahn fest. Im weiten Bogen führt die Strecke um das Sägewerk herum.

5 Langenberg gilt als ein bekannter Erholungs- und Ausflugsort. Die historische Altstadt ist ein besonderer Anziehungspunkt für Gäste aus nah und fern.

6 Noch einmal ein Blick ins Tal – diesmal aber auf den Bahnhof Hohenfels Süd. Übrigens: die Strecke wird elektrifiziert.

Fotos und Zeichnung: Verfasser

mosaik

Das fünfte ...

... Werdauer Gartenbahntreffen unter Schirmherrschaft der Arbeitsgemeinschaft 3/85 steht bevor. Am 25. Juni 1988 ist es wieder soweit. Aus nah und fern werden die Freunde der „großen Spuren" anreisen, diskutieren, fachsimpeln, Modelle aufstellen und auf Gleisen vorführen. Die Zahl derer, die sich diesem speziellen Hobby widmen, wächst von Jahr zu Jahr. Deshalb werden wir auch künftig das Thema Gartenbahn im „me" warmhalten. Denn gerade diese Nenngrößen eignen sich vorzüglich, handwerkliche Fähigkeiten zu entwickeln und alles bis ins kleinste Detail nachzugestalten. Die Werdauer Freunde tun das nun schon viele Jahre gemeinschaftlich, mit großem Erfolg und unterstützt durch den Rat ihrer Kreisstadt – ein Beispiel, so meinen wir, das Schule machen sollte (siehe Seite 2 dieser Ausgabe).

1 Neben den mitgebrachten Fahrzeugen sind auch die Werdauer stets dicht umlagert.

2 Die 99 5001 mit dem selbstgebauten NWE-Wagen rollt auf den Werdauer Gartenbahngleisen.

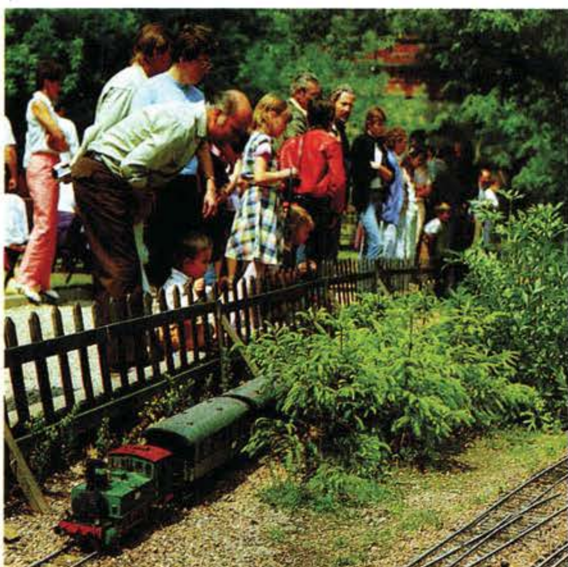
3 Natürlich gehört zum Reservoir der Gartenbahner auch die neue Technik; hier wird über eine „106" diskutiert.

4 „Ganz in Familie" geht's während der Werdauer Gartenbahntreffen zu. Kinder haben an dieser Zusammenkunft mindestens ebenso viel Freude wie die Erwachsenen.

5 Noch einmal ein echter „Werdauer"; übrigens ein Ergebnis der rührigen Jugendarbeit um Christian Spindler.

Fotos: Albrecht, Oschatz

1



2



3



4



5



Ing. Siegfried Wollin, Berlin

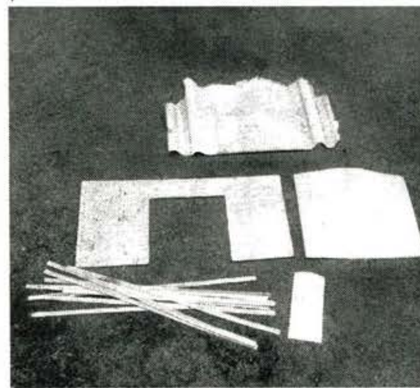
Eine Gartenbahn entsteht

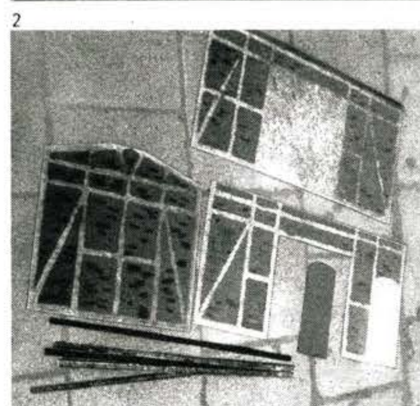
4. Teil: Gebäudemodelle

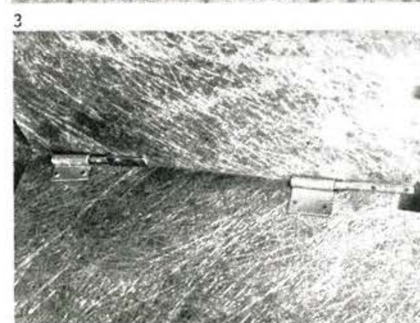
Eigentlich werden beim Bau und Betrieb von Gartenbahnen Gebäudemodelle recht stiefmütterlich behandelt. Dabei sollte doch zwischen Fahrzeugmodellen und Gebäuden bezüglich ihrer Präzision eine Einheit bestehen!
Nachfolgend sollen einige Anregungen für den Bau von Gebäuden gegeben werden, die der Witterung ganz oder teilweise ausgesetzt sind. Damit verbunden werden Hinweise über das verwendete Material und den Anstrich. Grundsätzlich sollte man bereits bei der Planung der Gartenbahnanlage Gebäudemodelle berücksichtigen. Es sind dabei zu unterscheiden:
– Gebäude, die nur für die Zeit des Bahnbetriebs der Anlage aufgestellt werden,
– Gebäude, die teilwitterungsgeschützt sind. Dazu zählen jene Hochbauten, die aus Pappe, Hartfaserplatten, Sperrholz oder Möbelspanplatten hergestellt und mit entsprechenden Schutzschichten versehen wurden und
– Gebäude, die vollwitterungsgeschützt und ständig aufgestellt sind. Sie entstehen aus Kunststoffen (PVC, GUP, Pertinax usw.), Blechen, Ton und Beton.
Ferner sollte man nach den Aufstell- bzw. Unterbringungsmöglichkeiten unterscheiden:
– Gebäude in kompakter Bauweise, also aus einem Stück hergestellte und
– Gebäude in zerlegbarer Bauweise, also aus mehreren montierfähigen Einzelteilen bestehende.

Die Bauwerkstoffe

Beschäftigen wir uns nun mit den Bauwerkstoffen. Alle bereits genannten und leicht zu bearbeitenden Baustoffe sind nicht witterungsbeständig. (Eine Ausnahme bildet das teure Bootsbau-Sperrholz, das aus wasserdicht verklebten Schichten besteht.) Dabei müßte die Oberfläche witterungsgeschützt ausgeführt werden. Das kann man jedoch mit diesen hygroskopischen Materialien kaum erreichen. Durch Feuchtigkeitsaufnahme und Trocknung entstehen Spannungen und Risse im Lack, in die Wasser eindringt. Dieses wiederum führt zum Quellen und Ablösen der Schutzschicht. Von einem Abdecken mit Folie ist ebenfalls abzuraten, da sich die Feuchtigkeit unter der Folie sammelt. Bekannte Schutzarten sind:
– Ölen mit Halböl oder Lackleinölfirnis (HQL) und mehrere Schichten Alkydharzfarben,
– Nitrofarbgrundierung mit Alkydharzdeckschichten (nicht umgekehrt) und
– PUR-Lack, stark verdünnt als Einlaßgrund und PUR-Deckschichten (spröde Oberfläche!).
Neben dieser Oberflächenversiegelung haben sich holzschützende Stoffe, aber auch Holz mit HIEA-Einlaßgrund und Holzschutzglasuren – also atmungsaktive Schutzschichten – bewährt.
Vor einer Grundierung mit „Latex", die nur eine teilweise Oberflächensperrung darstellt, muß abgeraten werden. Bei der Verarbeitung von Blechen, die man schneiden, löten, schrauben, nieten (materialgerechte Niete verwenden!), kleben und stecken kann, sowie bei Kunststoffen wie PVC-Platten, glasfaserverstärkte GUP-Platten, Pertinax usw. gibt es diese Sorgen nicht. Probleme können nur bei unsachgemäßer Untergrundbehandlung mit der Haltbarkeit der Farbe entstehen.
Natursteine oder Kunststeine mit Zementmörtelverbindung sind dagegen wesentlich unempfindlicher, aber schwer zu bearbeiten. Vorsprünge usw. muß man aufdoppeln, Fugen einritzen und brennen (sogar die Oberfläche farbig glasieren lassen). Das aber kann nur ein Fachmann. Die Fertigung aus Beton setzt eine exakte, haltbare Form voraus, die einen großen Bauaufwand erfordert. Nachfolgend soll deshalb ein Verfahren beschrieben werden, das sich bewährt hat.
Grundanforderung an diese Technologie ist das vorbildgetreue Bauen. Die Gebäude sollten außerdem witterungsbeständig, andererseits aber zuammenlegbar sein.

1


2


3


1 Aus alten GUP-Platten werden die Einzelteile ausgeschnitten.

2 Die Platten erhalten einen rotbraunen Ziegelanstrich; einige Stellen haben Farbnuancen. Die künftigen „Balken-Streifen" sind dunkelbraun.

3 Eckverbindungen bestehen aus flachgehämmertem Aluminiumdraht und Alu-Blech-Ösen, die rückseitig aufgenietet wurden.

Das günstigste Material

Beim Abriß eines alten Gewächshauses, das mit GUP-glasfaserverstärkten Platten gedeckt war, fielen einige Reste ab. Diese teils welligen, teils ebenflächigen Stücke dienten für den Gebäudebau als Ausgangsmaterial (Abb. 1). Das etwa 1 mm dicke Material läßt sich mit stabilen Scheren schneiden, aber ebenso sägen, bohren und schleifen. Größere Flächen werden aus kleineren mit rückseitigen Unterlagsstreifen verklebt. Hierzu eignet sich „Hobbyplast", „Chemisol 1526" und „Zweikomponentenkleber". Darüber hinaus ist ein vorsichtiges Nieten mit 2 mm dicken Alu-Nieten zumindest teilweise möglich. Mein Güterschuppen und die „Restauration" bestehen beim Vorbild aus Fachwerk mit Steinausmauerung, das Hauptgebäude aus Natursteinvorsprüngen und verputzten Flächen sowie einer Brettverkleidung im Obergeschoß. Das Vorbild ist der Bahnhof Straßberg der Selketalbahn im Ursprungszustand (ehemals Lindenberg). Die Grundflächen wurden farblich behandelt. Auszusparen waren jedoch die Flächen, auf denen später das Fachwerk bzw. das Natursteinmauerwerk aufgeklebt wurden (Abb. 2). Nach dem Trocknen der Farben konnten dann die ebenfalls farblich behandelten Teile aufgeklebt werden. Die Eckverbindungen gewährleisten rückseitig aufgenietete Alu-Streifen, an die eine Öse angeformt ist. Letztere muß mit einem Alu-Stab (Elektrokabeldraht) wie ein Scharnier verbunden werden (Abb. 3). Für diese Eckverbindungen bewähren sich möglicherweise auch Stangenscharniere oder aufgeklebte Möbel-Magnetverschlüsse. Das Dach besteht unter anderem aus echten Holzbalken, die durch die GUP-Platten von oben mit

Holzschrauben verbunden sind (Abb. 4). Diese Hölzer wurden im First verleimt (PVC-Kleber) und mit dem Holzschutzmittel „KOMBINAL-TO-Natur" behandelt. Auf dem Dach war dann 500er unbesandte Dachpappe mit „Chemisol" 1526 zu befestigen. Für das Hauptgebäude, das ein Steildach erhielt, wurden auf die GUP-Platten Ziegel aufgemalt. Die Gebäude sind also in Wand- und Dachflächen zerlegbar und schnell aufbaubar. Für die Gebäudesokkel entstand dagegen in einer geölten Holzschalung eine massive Betonplatte. Kleine flache Steine waren im frischen Zustand einzudrücken, andere Flächen waren farblich zu behandeln. In diese Betonplatten wurden später Löcher mit einem Steinbohrer gebohrt. Plastedübel und Messingschrauben tragen die Verankerungselemente für die Wände. Die Betonplatten ruhen auf einer Kiesschicht. Plastefolie dient der feuchtigkeitsschützenden Isolierung (Abb. 5).

Der Anstrich

Die GUP-Platten wurden zunächst mit Seifenlösung abgebürstet und klar gespült. Nach dem Trocknen mußten sie mit feinem Sandpapier angeschliffen werden. Die dann rechtwinklig mit einem Kugelschreiber angezeichneten Flächen waren nun auszuschneiden und die Ränder eben zu schleifen. Anschließend wurden die Mitten der künftigen Fachwerkbalken mit einem Filzstift markiert und mit rotbraunen Farben (hellere und dunklere horizontale Striche, unterschiedliche Steinfarben) behandelt. Unberücksichtigt blieben dabei die Balken, damit später ein Verkleben des Materials möglich ist. Nach dem Trocknen dieser Farbschicht (Dauer ein bis drei Tage) wurden mit der Ziehfeder (Zirkelkasten) und hellgrau-beiger (nicht weißer) Farbe, stark verdünnt, an einem Stahllineal (unter das ein Pappstreifen geklebt wurde, um ein Unterlaufen der Farbe zu verhindern) horizontale Striche als Fugen in 8 mm Abstand gezogen. Nach dem erneuten Trocknen dieser Fugen mußten versetzt – im Steinverband – die senkrechten bzw die in den gemauerten Stürzen über Türen und Fensterschrägen benötigten Linien angebracht werden. Dann waren die inzwischen dunkelbraun gestrichenen Balkenstreifen als Fachwerk aufzukleben. Zuvor sollte man sich die zimmermannsgerechte sichtbare Holzverbindung beim Vorbild genau ansehen und dann erst nachempfinden. Nun können Türen, Türbänder, Krammen aus Draht, Klinken, Vorhängeschloß, Laufträger für Torrollen gefertigt und aufgeklebt werden.

Das Dach mit dem Zubehör

Vor dem Befestigen der Pappe auf den Dachflächen wurden schmale und entsprechend gebogene Alu-Streifen als Rinnenhalter aufgenietet. Die aus einem handelsüblichen PVC-Rohr (Durchmesser 17 mm) entstandene Rinne war längs mit einer kleinen Kreissäge mittig aufzutrennen. Sie erhielt ein Fallrohr, das warm über einer Gasflamme gebogen wurde. Endklappen und Fallrohr wurden mit PVC-Kleber aufgeklebt, der Ablauf gebohrt und grün gestrichen. Damit ist die Regenrinne voll funktionstüchtig. Sie wird nur in die vorerwähnten Rinneneisen eingehängt, aber nicht befestigt. Dadurch kann man die Regenrinne jederzeit demontieren. Als lichtechte und witterungsbeständige Farbe hat sich KEILITZ-SILICIN-PORZELLAN-Malfarbe bewährt. Sie ist preiswert und in vielen Farbtönen im Handel erhältlich. Alle Farben sind untereinander mischbar. Neben dem Verdünner (Medium II) gibt es noch Lack (I) und Trocknungsbeschleuniger (III). Für die Steine – und hier sollte man sich ein paar alte Ziegelsteine in seine Werkstatt holen, um eine echte Farbe zu mischen – wurde rot, braun, schwarz, weiß verwendet; für die Balken braun, schwarz, weiß; für Natursteine ocker, schwarz und weiß. Nach dem Durchtrocknen der Farbschichten und der Fugen wurden später einige Stellen wie Sockel und Ecken mit stark verdünnter schwarzer Farbe gealtert.

Um Bretter zu imitieren, erhielten Holztor und Holzverkleidung dunkelbraune Streifen.

Die Fenster wurden ausgeschnitten (Schere, Laubsäge) und mit Klarsichtfolie hinterklebt. Anschließend waren von außen Fensterrahmen, einschließlich Sprossen, aufzumalen, wobei sich Ziehfedern und ein spitzer Pinsel bewährten. Nach dem Trocknen wurden feine Schattenlinien (hellgrau) gezogen. Mit stark verdünnter weißer Farbe und einem Schwamm waren innenseitig die Gardinen im Wohnobergeschoß und in der Restauration aufzutupfen, wobei nicht zu behandelnde Stellen abgeklebt wurden (Rändelband). Für die Nachempfindung der Dachziegel diente eine Schablone aus Pappe. Mit diesem Hilfsmittel und einer Ziehfeder konnten die Rundungen der Biberschwanzziegel gezogen werden. Überhaupt war jede Fuge sehr sorgfältig zu ziehen, da sonst der gute Gesamteindruck des Gebäudes gelitten hätte. Die Firstziegel bestehen aus einem aufgeschlitzten Rohr (wie die Dachrinne). Das Material wurde konisch geschnitten und in kleinen Stücken auf das PVC geklebt.

Verschiedene Farbnuancen der Steine, Ziegel und Mauersteine nehmen dem Gebäude seine Sterilität.

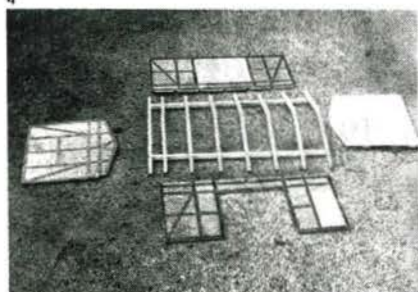
Die Schilder auf dem Dach bestehen aus weich gelötetem verzinktem Zaundraht. Kleine Zäune aus verklebten GUP-Streifen vervollständigen die Anlage. Daß Figuren, Karren, verschiedenes Beladegut, Fahrräder, Laternen, Hacken und Schaufel, Signaltafeln usw. das Anlagebild bereichern, ist selbstverständlich.

Zum Schluß wurden die auf gleiche Weise gefertigten Hinweis- und Reklameschilder aufgenietet. Der Briefkasten besteht aus Messingblech und wird mit einem Haken in die Fassade eingehangen. Die Blumenkästen bestehen ebenfalls aus verklebten GUP-Streifen. Gefärbte Schaumgummistücke, befestigt an Drahtbündeln, stellen die Blumen dar. In den Abendstunden kann man das Gebäude innen beleuchten.

Als Bauzeiten für den Bahnhof wurden ermittelt:

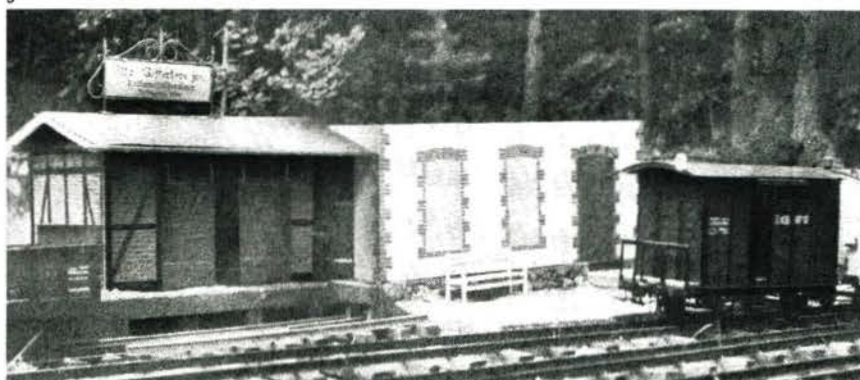
- drei Sockel 6 Stunden,
- Güterschuppen 25 Stunden,
- Bahnhofsgebäude 45 Stunden und
- „Restauration" 30 Stunden.

4



4 Die fast fertigen Einzelteile des Güterschuppens. Das Dach besteht aus echten Holzbalken, die noch mit GUP-Platten und Dachpappe beklebt werden.

5



5 Der Güterschuppen ist fertig, er steht auf einem Betonsockel; Empfangsgebäude und Restauration sind noch nicht fertig (Probeaufbau).

Fotos: Verfasser

Dipl.-Ing. Klaus Richter, Königstein

Das gute Beispiel

Brücken und Durchlässe

Einleitung

Über die Notwendigkeit von Brücken und deren Arten ist in der Fachliteratur, auch in unserer Zeitschrift, schon viel geschrieben worden. In dieser Folge soll es nur am Rande um grundlegende Dinge bei der Konstruktion von Eisenbahnbrücken gehen. Vielmehr stehen hier die für einen „Modellbahnbrückenbauer" wichtigen Details im Vordergrund.

Auf unseren Anlagen stellen Brücken ohne Zweifel einen Blickfang dar; um so auffälliger ist es, wenn bedeutende konstruktive Einzelheiten falsch oder gar nicht dargestellt sind. Dabei werden im folgenden nur Einzelheiten angeführt, die in der Drauf- oder Seitenansicht vom Betrachter erkannt werden sollten.

Massivbrücken

Da bei der Nachbildung einer Brücke selten ein bestimmtes Vorbild angenommen wird, unterlaufen oftmals Fehler im statischen System. Deshalb sollen die gebräuchlichen Systeme kurz dargestellt werden.

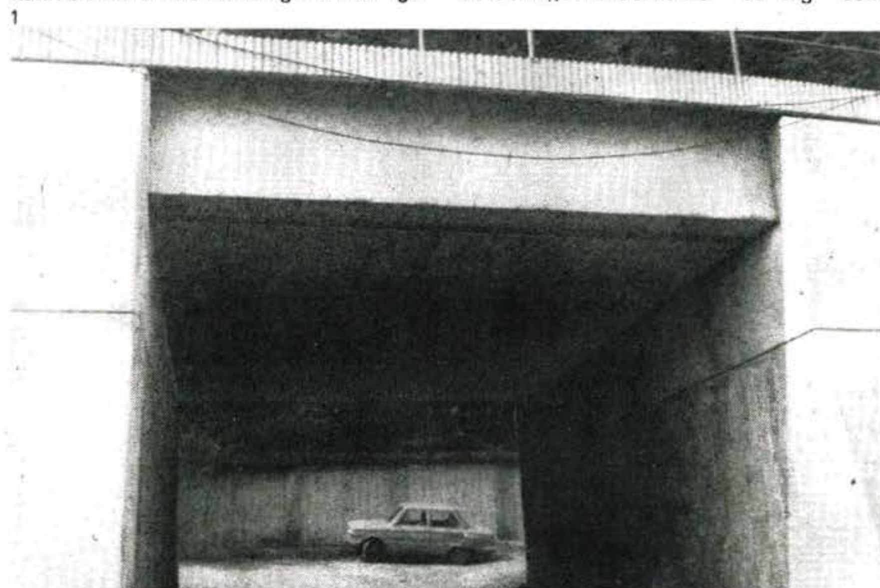
Bei einer Balkenbrücke ist deutlich der Brückenüberbau (Tragwerk, welches die Öffnung überspannt) vom Brückenunterbau (Widerlager- und Flügelmauern) zu unterscheiden (Abb. 1).

Im Gegensatz dazu befinden sich bei einer Rahmenbrücke die Widerlager meist in Höhe der unteren Geländeoberkante (Abb. 2). Bogen- bzw. Gewölbebrücken (Abb. 3) entstanden gänzlich ohne speziell ausgebildete Widerlager. Solche Brücken werden heutzutage nicht mehr hergestellt, da ihr Bau technologisch Schwierigkeiten bereitet. Der Vorzug wird der Balkenbrücke gegeben, was man auch bei der Modelleisenbahn berücksichtigen sollte (Darstellung der Alterung bei Bogenbrücken nicht vergessen).

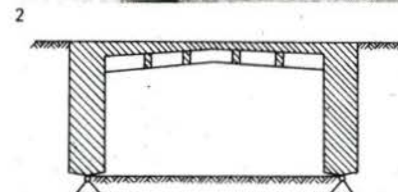
Noch einige Details, die bei Massivbrücken und dabei vorrangig bei Balkenbrücken zu beachten sind: Der seitliche Überbau wird durch einen Sims abgegrenzt (Abb. 4). Dieser schützt einerseits den darunterliegenden Verkehrsweg vor herabfallenden Schottersteinen und nimmt andererseits das Geländer der Brücke auf. Bei der Aufstellung des Geländers ist NEM 102 oder 103 zugrunde zu legen, wobei zum lichten Maß noch ein Sicherheitszuschlag zu addieren ist (beim Vorbild 0,60 m). Der Sims wird längsseitig durch ein Übergangsrampenteil gehalten, das noch durch den Sims abgedeckt sein kann.

Die Überbauhöhe selbst sollte das 0,1fache der Überbaulänge betragen, wobei die Überbaulänge dem Maßstab entsprechend umgerechnet nicht über 10 bis 14 m liegen sollte. Bei größerer Überbaulänge müssen Stützen vorgesehen werden (Abb. 5). Für den Modelleisenbahner sehr entgegenkommend kann sich die Nachbildung der Auflager von Balken- und Rahmenbrücken auf die Wiedergabe einer Querfuge beschränken (Abb. 6). In dieser befindet sich beim Vorbild eine Leiste aus Epoxidharzmörtel oder ein Lager aus Gummischichten. Ebenso kann die seitliche Ansicht der Auflagerbank verdeckt sein (Abb. 7). Die Brückenwiderlager werden meist aus Beton gefertigt. Abb. 8 zeigt eine sanierte Auflagerbank und ein saniertes Widerlager – für einen Modelleisenbahner eine interessante Darstellungsmöglichkeit. An das Widerlager schließen sich dann je nach Geländelage Flügelmauern an. Bei einer Brückennachbildung sollten diese nicht fehlen. Die Flügelmauer kann mit der Widerlagervorderkante bündig sein

1



2



1 Balkenbrücke

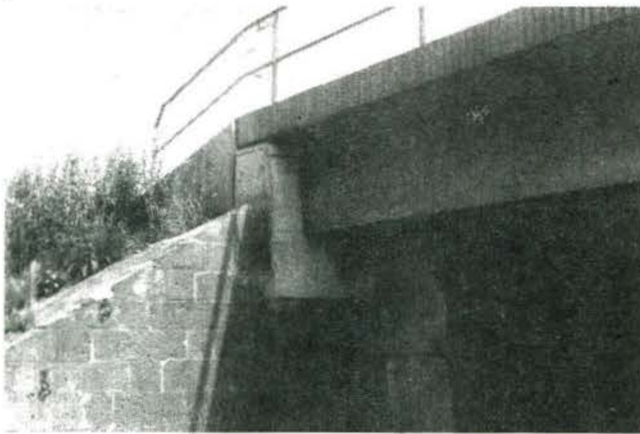
2 Rahmenbrücke

3 Gewölbebrücke

3



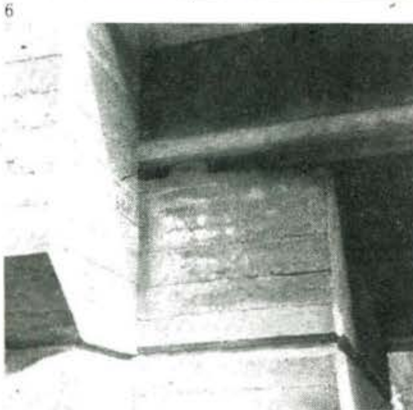
4



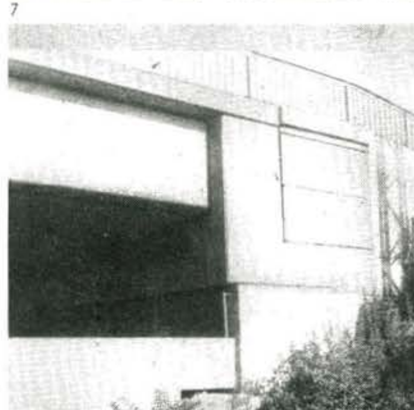
5



6



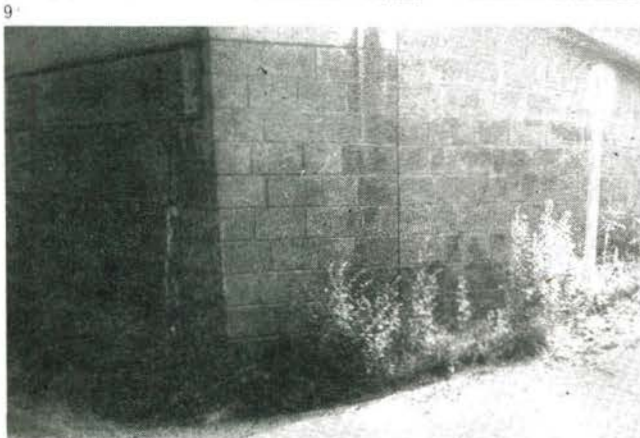
7



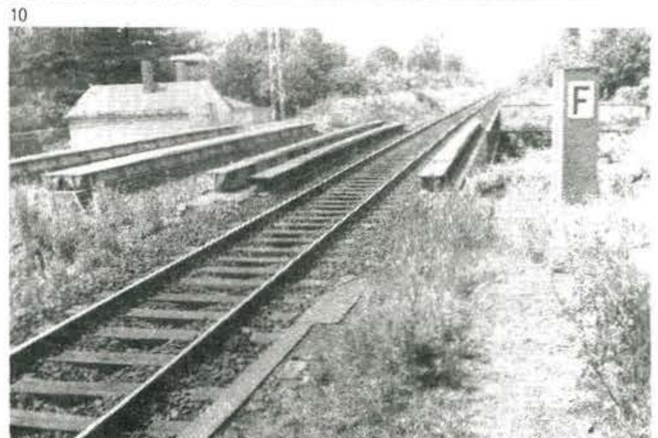
8



9



10



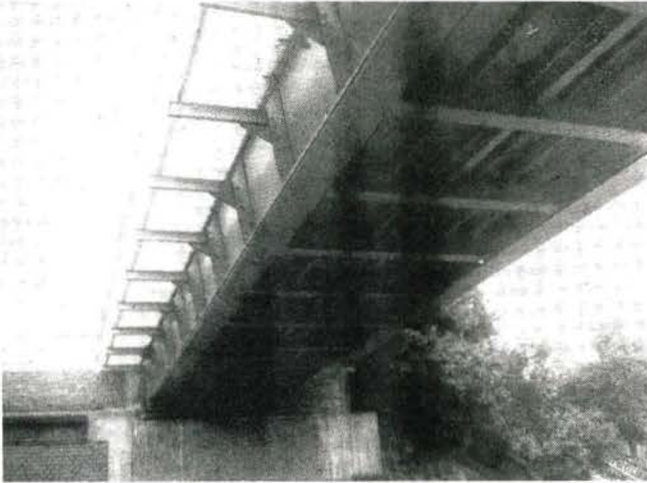
4 Sims und Geländer einer Balkenbrücke
5 Stütze einer Balkenbrücke (über 10-m-Spannweite)
6 Auflagerbank einer Balkenbrücke
7 Blick auf ein verdecktes Widerlager
8 Gegenüber dem Widerlager ist die Flügelmauer versetzt
9 Direkt am Widerlager ist hier die Flügelmauer angesetzt
10 Ansicht einer Stahlbrücke mit geschlossener Fahrbahn

(Abb. 9). Es ist aber auch möglich, daß das Widerlager gegenüber der Flügelmauer hervorsteht (Abb. 8).
Wird im Modell eine Bogenbrücke dargestellt, so sollte hierbei an die richtige Darstellung der Gewölbemauerung gedacht werden (Abb. 3).

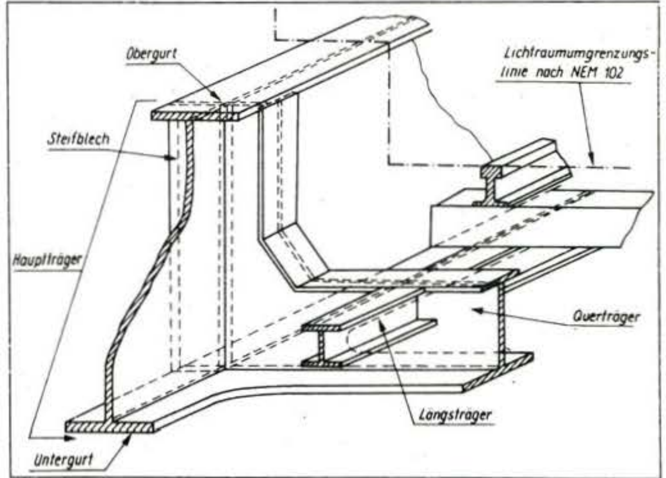
Stahlbrücken

Werden die Überbauten von Balkenbrücken aus Stahl gefertigt, so unterscheidet man Brücken mit geschlossener oder offener Fahrbahn.
Geschlossene Fahrbahn bedeutet, daß das Schotterbett des über die Brücke führenden Gleises auf dem Brückenüberbau nicht unterbrochen wird. Für den Modelleisenbahner ist hier eine Nachbildung ohne großen Aufwand möglich, da vom Überbau ja nur die Hauptträger zu sehen sind (Abb. 10).
Beim Hauptträger ist ein Verhältnis 1:15 bezüglich Höhe und Länge einzuhalten.
An konstruktiven Einzelheiten, deren Nachbildung wünschenswert ist, sei die Blechverstärkung des Obergurts und Untergurts (Abb. 10 und 15) zu nennen.
Weiterhin müssen sich am Hauptträger senkrecht Bleche befinden, die den Steg gegen Ausknickung schützen. Diese Bleche werden sehr oft zur Abstützung des Laufstegs herangezogen (Abb. 11).
Die Nachbildung einer Blechträgerbrücke mit offener Fahrbahn wird infolge der Sichtbarkeit der Quer- und Längsträger komplizierter. Für den Hauptträger gilt das oben genannte. Die Anordnung der einzelnen Bauteile zeigt Abb. 12. Zur Fachwerkbrücke besteht nur insofern ein Unterschied, als der Querträger nicht an einen Hauptträger, sondern an ein senkrechtes Fachwerkteil angeschlossen ist. Fachwerkbrükken werden meist dort angewandt, wo

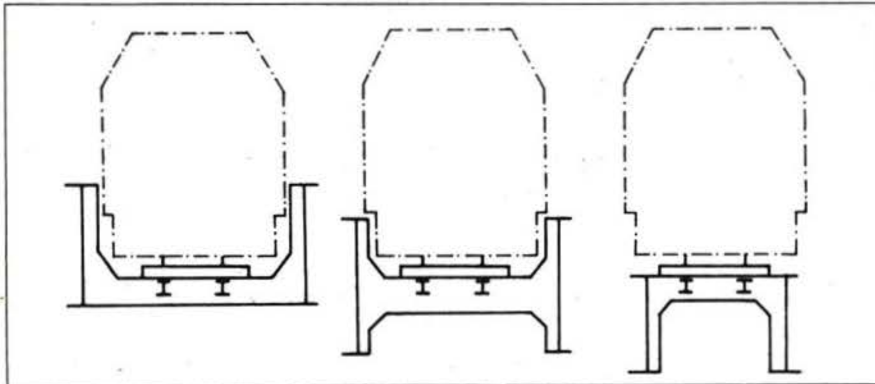
11



12



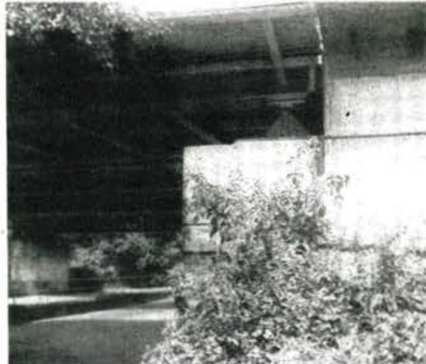
13



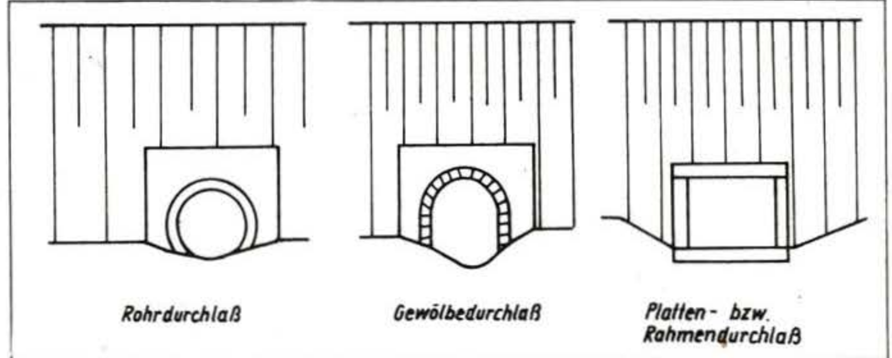
14



15



16



11 Stegblechversteifung mit angebautem Laufsteg
12 Diese Skizze zeigt eine vereinfachte Schnittdarstellung einer Blechträgerbrücke mit offener Fahrbahn
13 Möglichkeiten der Lage der Querträger zum Hauptträger (Laufsteg- und Geländeanordnung s. Abb. 11)
14 Rollenwiderlager
15 Deutlich zu erkennen ist das feste Widerlager
16 Durchlaßarten
Fotos und Zeichnungen: Verfasser

größere Spannweiten erforderlich sind. Das sollte auch auf Modellbahnanlagen Berücksichtigung finden, da hier oftmals die Notwendigkeit einer solchen Brückenbauart fraglich ist.
Bezüglich der Auf- und Widerlager sowie der Flügelmauern gelten die gleichen Aussagen wie bei Massivbrücken. Hinzu kommt, daß ab einer mittleren Spannweite eine Auflagerseite aus Rollenlagern, die andere aus festen Lagern besteht (Abb. 14 und 15).

Durchlässe

Vorangestellt sei die Definition eines Durchlasses: „... ein tunnelartiges Bauwerk, welches durch den Damm eines Verkehrsweges hindurchführt, wobei zwischen Durchlaßoberkante und Verkehrsweg der Damm teilweise fortgeführt wird." Beim Vorbild wird die Entscheidung, ob Brücke oder Durchlaß, mit der Grenzspannweite von 2 m herbeigeführt, d. h. eine Brücke unter 2-m-Spannweite wird als Durchlaß bezeichnet. Dennoch sollte bei der Nachgestaltung von der oberen Definition ausgegangen werden. Die drei üblichen Systeme sind in Abb. 16 dargestellt, wobei Gewölbedurchlässe nicht mehr hergestellt werden und Rahmen- bzw. Plattendurchlässe eine gleiche Modellausführung erhalten. Bei Rohrdurchlässen kann der Querschnitt auch eiförmig ausgebildet sein. Falls die letzten drei Arten über die Böschungskante hinaus verlängert sind, können eine Ummauerung oder Flügelmauern entfallen. Allerdings ist das beim Vorbild weniger oft anzutreffen.

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt an Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Bezirksvorstand Berlin
Fahrzeug-Ausstellung in Frankfurt (Oder) am Kulturhaus Briesener Straße am 11. und 12. Juni 1988, jeweils 10–18 Uhr.

Radebeul 1, 8122
Am 16. und 17. Juli 1988 findet anläßlich des 150jährigen Bestehens der Strecke Dresden (N)–Radebeul Weintraube in Radebeul Ost ein großes Bahnhofsfest mit vielen kulturellen Darbietungen statt. Außerdem: Modellbahn-Ausstellung bereits ab 9. Juli in der Turnhalle der „Friedrich Schiller"-OS; Fahrzeug-Ausstellung der DR auf dem Bahnhof Radebeul Ost; Führerstandsmitfahrten auf einer Dampflok; jeweils etwa 9 und 13 Uhr Abfahrt der Traditionszüge in Radebeul Ost zu mehrstündigen Ausflügen auf der Schmalspurbahn nach Radeburg sowie auf der zweiten LDE-Strecke bis Nossen und zurück (Erwachsene hier 18,– M, Kinder 10,50 M). Fahrkartenbestellung durch Einzahlung des Fahrpreises per Postanweisung (Tag, Zug und Personenzahl angeben) an das Festkomitee „150 Jahre Eisenbahn in Radebeul" – PSF 56, Radebeul 1, 8122.

Göhren, 2345 – AG 5/21
Modellbahn-Ausstellung in den Arbeitsräumen der AG in Göhren, Strandpromenade, von Mai bis September jeweils dienstags, beginnend am 3. Mai 1988 bis zum 27. September 1988 in der Zeit von 18.00 bis 20.30 Uhr.

AG 3/85 und Rat der Stadt Werdau, 9620
Alle interessierten Gartenbahnfreunde werden zum 5. Gartenbahn-Treffen am Sonntag, dem 26. Juni 1988, von 10 bis 17 Uhr in das Kreis- und Stadtmuseum Werdau, Straße der Freundschaft 4, herzlich eingeladen. Die Anmeldungen sind bis zum 1. Juni 1988 zu richten an: Christian Spindler, Ziegelstraße 16, Werdau, 9620. Unkostenbeitrag: 10,– Mark, bitte per Postanweisung einzahlen (gilt gleichzeitig als Anmeldung). Es sind Gleise für den Fahrbetrieb in den Spurweiten 72, 45 und 32 mm vorhanden.
Eigene Gleise können mitgebracht werden, zum Aufbau ist eine saubere Rasenfläche (26 m × 6 m) vorhanden. Für den Erfahrungsaustausch bitte selbstgebaute Modelle mitbringen. Kleinserienverkäufe werden nur gestattet, wenn bei der Anmeldung das Verzeichnis der Artikel mit den Genehmigungsnummern des DMV vorgelegt wird. Eine Kleinserienberatung ist vorgesehen. Eine geringe Anzahl von Übernachtungen steht wieder zur Verfügung, dafür bitte rechtzeitig und besonders anmelden. Teilnehmer vergangener Treffen werden gebeten wiederzukommen.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Dresden
Anläßlich der Verabschiedung der letzten Dampflok im Bahnbetriebswerk Glauchau, 60 Jahre BR 86 und 20 Jahre DMV-Sonderfahrten im Bezirk finden Dampfloksonderfahrten am 11. und 12. Juni 1988 mit folgenden Zügen statt:
1. Zug: Dresden Hbf–Freiberg–Karl-Marx-Stadt–Stollberg–Glauchau und zurück mit den Lokomotiven 01 137, 03 001, 50 3616, 35 1019, 38 205 und 86 049. Dresden Hbf ab 8.30 Uhr, an gegen 19.30 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 36,– M, Kinder bis 10 Jahre 20,– M und DMV-Mitglieder 33,– M.
2. Zug: Zwickau Hbf–Altenburg–Narsdorf–Rochlitz–Geringswalde–Rochlitz–Glauchau–Zwickau mit den Lokomotiven 50 849, 58 3047 und 86 333. Zwickau Hbf ab 7.43 Uhr, an 16.48 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 28,80 M, Kinder bis 10 Jahre 16,40 M und DMV-Mitglieder 26,– M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung und Angabe des gewünschten Reisetages bis **20. Mai 1988** für *1. Zug* an: DMV-Bezirksvorstand Dresden, Antonstr. 21, PSF 325, Dresden, 8060, und für *2. Zug* an: Freund Manfred Tischer, Andersen-Nexö-Str. 3, Zwickau, 9590.

AG 7/36 Straßenbahn Magdeburg
Während des Sommerhalbjahres 1988 wird gemeinsam mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben an folgenden Tagen ein **historischer Straßenbahnbetrieb** durchgeführt:
7./8./21./22./23. Mai;
4./5./25./26. Juni; 2./3. Juli;
6./7. August; 10./11./24./25. September;
7./8./9. Oktober.
Zum Einsatz gelangen die historischen Triebwagen Nr. 70 und Nr. 124 im Wechsel. Fahrscheine zum Sondertarif sind beim Schaffner zu lösen. Auswärtigen Interessenten wird empfohlen, besonders die Fahrtermine im Juli/August zu nutzen, wo beide Fahrzeuge im Einsatz sind und jeweils 13.00/14.40/16.20 Uhr ab Alter Markt verkehren.
Weitere Informationen sind örtlichen Aushängen am Hauptbahnhof (Schaukasten gegenüber Taxistand) und am Alten Mark (Haltestelle) sowie der Magdeburger Tagespresse zu entnehmen. Evtl. Rückfragen sind an die Kommission für Öffentlichkeitsarbeit des BV Magdeburg, Karl-Marx-Str. 250, Magdeburg, 3010, zu richten.

Bezirksvorstand Schwerin
Anläßlich des 100. Jubiläums der Strecke Stralsund–Rostock verkehrt ein Sonderzug am 25. Juni 1988 von Rostock (Abf. Std. 9) nach Barth zur Teilnahme an einem gemeinsamen Programm mit dem BV Greifswald zu den Barther Kulturfesttagen. Rückkehr in Rostock Std. 18. Für den Einsatz ist die letzte betriebsfähige Lok der BR 50 der Rdb Schwerin vorgesehen.
Teilnehmerpreise (darin enthalten sind Fahrpreise, Programmheft [nicht für Kinder] Eintopfessen, Ausstellungsbesuch und Fotoerlaubnis)
Normalpreis: 19,60 M, ermäßigter Preis DMV-Mitglieder: 18,00 M, ermäßigter Preis Kinder 4 bis 10 Jahre: 10,80 M. Anmeldungen bis 3. Juni 1988 (Posteingang) mittels Einzahlung des Betrages an AG 8/9 des DMV Rostock, PSF 40, 2510 Rostock 5, auf Postanweisung und eindeutigem Kartenbestellvermerk.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen:
Cottbus, 7500
Vors.: Markus Müller, Sielower Landstr. 82
Dresden, 8020
Vors.: Ralf Fiedler, Semperstr. 3

Verschiedenes

Kommission für Nahverkehrsfreunde des Präsidiums
Durch die Anfrage im „me" 2/88 sind dem Vorsitzenden der Kommission für Nahverkehrsfreunde eine Reihe von Zuschriften für die Teilnahme an der Arbeit einer künftigen AG Obus zugegangen, für die hier gedankt wird. Es ist vorgesehen, diese AG im zweiten Halbjahr 1988 zu gründen. Die Einladung dazu wird jedem an der Mitarbeit Interessierten persönlich zugesandt.

Bezirksvorstand Schwerin
Erfahrungsaustausch Modellbau am 14. Mai 1988 ab 9.00 Uhr im Hbf Schwerin „Maxim-Gorki-Zimmer" für **alle**, die sich mit dem Eigenbau, Frisuren und Umbauten von Fahrzeugen, technischen Anlagen, Gebäuden usw. der Modellbahn aller Nenngrößen beschäftigen.

Wer hat – wer braucht?

Suche: Fotos/Dias und Broschüren über die ehem. Rübenbahn Neubukow–Bastorf sowie Bildmappe „Schmalspurbahnen im Ostseebezirk"; Fotos/Dias und Modelle von Schmalspurtransportwagen in H0. Tausch gegen $H0_e$/$H0_m$-Material; Literatur; Figuren. W. Münnich, Wilhelm-Pieck-Str. 51, Frankfurt (O.), 1200

Biete: „Der Weltverkehr und seine Mittel" 1913; Eisenbahnliteratur von transpress; H0-Material. Suche: „Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete". Lutz Luzina, Lenin-ring 176, Suhl, 6018

Biete: Eisenbahnliteratur u. H0-Material. Liste anfordern! Suche: „Die Saal-Eisenbahn"; DMV-Kleinserien und Broschüren; $H0_e$- und $H0_m$-Material. Andreas Müller, Kommunardenweg 2, Frankfurt (O.), 1200

Biete: H0, Laas (Bausatz); Dieselkompressor (Bausatz); BR 89^0 (o. Gehäuse); „me" 1–9/1983 12/1983, 4/1984. Suche: N, BR 55. Rainer Macht, August-Bebel-Str. 3a, Ostseebad Graal-Müritz, 2553

Biete: „Die Müglitztalbahn"; „Taubenheim–Dürrhennersdorf/Herrnhut–Bernstadt"; „Das Wilsdruffer Schmalspurbahnnetz". Suche: „Die Saal-Eisenbahn und ihre Anschlußbahnen"; „Reichenbach unt. Bf–Oberheinsdorf" (Rollbockbahn). Lutz Röhl, Ahrenshooper Str. 35, 0804, Berlin, 1093

Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1984"; „Güterwagen"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Müglitztalbahn"; in TT: BR 52.80. 80, 89, 94 (Eigenbauten). Suche: „BR 44"; „Lokomotiven der DR" u. andere transpress-Literatur; Waggons in TT (auch Eigenbauten) bzw. Einzelteile. Heinz-Jürgen Stolz, Fr.-Heckert-Siedlung 27, Hoyerswerda, 7700

Biete: Eisenbahn-Jahrbücher 1963–1985 kompl.; „Autos aus Zwickau"; „Chronik Straßenbahn Cottbus"; „Rollen–Schweben–Gleiten"; „Moderne Schienenfahrzeuge"; in H0: BR 24, 50, 75 sächs., 80, 91, 135 DR, 2teil., ETA DR. Suche: Schmalspurmaterial $H0_m$ (HERR) u. Automodelle 1:87, bes. Prod. vor 1975. Reimut Rost, Hans-Beimler-Str. 6, Gotha, 5800

Biete: „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; Straßenbahn-Archiv 1–4; „me" 9/1982; 2, 3/1983; 5, 6, 8–12/1987; Modellbahnkalender 1981, 1985, 1986; in H0: pr. $G8^1$; BR 106 (beide o. Ballaststücke); BR 24; Fäcalienwagen in $H0_e$ (tm). Suche: „Dampflok-Archiv 2" (farbig); Dampflok-Archiv Sachsen 1, 2; „Reisezugwagen-Archiv 1"; in H0: BR 84 od. Gehäuse; Wannentender motorisiert; in $H0_e$/$H0_m$: BR 99; Personen-, Gepäck-, Roll- und Güterwagen; Kleinstmotor 12 V. Steffen Biskup, Karlsbader Str. 48, Cranzahl, 9304

Biete: „BR 01"; „BR 44"; „Dampflok-Archiv"; Modellbahn-Anlagen 1–3; Modellbahnbücherei 3, 6, 8, 9; Bilder von der Eisenbahn 4, 5; Broschüren; TT-Material aller Art. Suche: $H0_e$-Material aller Art; Förderbänder; Stapler; Multicar; Trekker; Pferdegespanne. G. Willam, DSF 47, Quarmbeck, 4301

Biete: „me" 3, 12/1973; 9, 10/1983; 3, 4, 12/1984; 3, 6, 8/1985; 4, 7/1986; 9/1987. Suche: „me" Jhg. 1–13; 6/1975–4/1978; 8/1982; 3/1986; 11/1987; „Von Probstzella nach Sonneberg" (evtl. Tausch ge. gen Franzburger Kreisbahnen). K. Röseler, Büchtingenstr. 2, Wernigerode, 3700

Biete: H0, BR 01 (Altbau); 01^5 versch. Ausf., m. u. ohne Umlaufschürze; 01 504 m. Zierstr. u. Giesl.-E.; 03 (Altbau); 03^{10} Reko; 22; 38^{2-3} (tiefer Umlauf); 41 (Altbau); 58; 64 m. Plaststeuerung; 95 Öl u. Kohle/Ersatzkessel (alles Um- u. Eigenbauten); BR 23, 24, 50, 66, 75, 84, 86, 106, Triebtender 2'2'T34; versch. Ballast-Teile. Suche: andere Dampflok-BR in H0; $H0_e$-Material; Eisenbahnliteratur. Gert Büttner, Wagnergasse 5, Grünberg, 9381

Biete: „Kleine Eisenbahn – ganz groß"; Bahnsteigwagen u. ä. Zubehör; Straßenfahrzeuge; BR 106 H0; versch. H0 Personen- u. Güterwagen; Modell Porsche Cawara 1:25; Plastflugzeug-Bausätze. Suche: HERR Personen- u. Güterwagen ($H0_m$); Zweiradmodelle H0; beschäd. H0-Dampflokgehäuse (89^2); „me" 1952–1967; „Diesellok-Archiv". Klaus-Dieter Schubert, Platz d. Bauarbeiter 9, 07/10, Dresden, 8038

Biete: div. Hefte „Das Signal" außer 1–3, 22, 29; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Dampflok-Archiv 1"; „Einbaum-Dampflok-Düsenklipper"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1976"; in H0: BR 23; 66; ETA, Mittelteil rot/creme, Altenberger, Dietzel Niederbord. Suche: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Probstzella–Sonneberg"; „BR 44"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Das Müglitzer Schmalspurnetz"; in H0: Ölkesselwagen, Kranzug; in $H0_e$ und $H0_m$ Material („technomodell" u. HERR); in N: BR 55 (nur Fahrgestell u. ohne Motor); Gehäuse BR 99 (HERR); Material üb. die Oderbruchbahn (auch leihw.) Klaus Schmidt, Erich-Weintert-Siedlung 69, PF 172/19, Fürstenwalde, 1240

Biete: Straßenbahnfotos; Verkehrsgesch. Blätter 1987; Automodelle u. Ersatzteile M 1:87. Suche: Automodelle u. Ersatzteile: Straßenbahnmodelle M. 1:87; Bau- und Umbauanleitungen. Carsten Schmidt, Lutherstr. 44, Naumburg, 4800

Biete: Straßenbahn-Archiv 3, 4; „me" 1/1980; 10/1981; 1/1982 sowie div. and. Literatur; Kursbücher DR ab 1975. Suche: „Straßenbahn-Archiv 5"; „me" 7/1972. Detlef Winkler, Johannes-Dieckmann-Str. 3, Altenburg, 7400

Biete im Tausch: BR 35, 56, 81, 86 von BTTB gegen BR 119, 110, 118 ebenfalls von BTTB. Mario Bointner, Berthelsdorfer Str. 13, Strahwalde, 8701

Biete: H0, BR 89, N, BR 55. Suche: $H0_e$ 4achs. Güterwagen von „technomodell" Wolfram Erler, August-Bebel-Str. 51, Werdau, 9620

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Suche „me" 1986 u. 1987, Lokschilder u. Modellbahnmat. sowie Lit., auch Tausch u. Verkauf. Liste anfordern. Andreas Witschetzky, Albertstr. 9, Seifhennersdorf, 8812

Suche „Modellbahnpraxis", „Signal", „me" 6/65, 3/66, Trost „Modelleisenbahn", Gerlach „Modellbahnanlagen". Biete „me" 76–80. Lindemann, Dr.-Gustav-Hoch-Str. 7, Dessau, 4500

Suche „BR 44", „Wilsdruffer Schmalspurnetz", „Kohlmühle-Hohnstein", Saal-Eisenbahn. Biete zum Tausch „me" 8/58, 1–6/62 u. a. Eb.-Jahrbücher, „Selketalb.", Liste anf. Grosche, Str. d. JP 46, Wilthen, 8609

Suche „Müglitztalb.", „Rüg. Kleinb.", „Diesell. u. Tw in Glasers Annalen", EB-Jb 1974/76, Strab.-Archiv 5/6 zu kaufen od. Tausch. Biete „Schmalspb. zw. Spree u. Neiße", „Brand. Städteb.", „Bln. u. seine S-Bahn", „Hist. Bhfsb." Matthias Weber, J.-Brahms-Str. 7, Meiningen, 6100

Biete „me" 68–72 und Einzelhefte von 60 bis 65, Die Dampflokomotiven der DR, TT V 200 in CCCP-Ausführung. Suche ESPEWE-Automodelle, ältere TT-Zeuke-Wagen, E 70, Die Saal-Eisenbahn. Ralf Nagel, Hauptstr. 58 a, Niederlungwitz, 9611

Märklin-Eisenbahn. Sp. 00, zu kaufen oder im Tausch gesucht. Reinhard Curth, A.-Geißler-Str. 16, Penig, 9294

Wer kann weiterhelfen? Suche im Tausch Dampflokschilder ohne EDV (u. a. ein originales Rotgußschild), Fabrikschilder aller deutschen Firmen (u. a. von Hohenzollern, Hanomag, Krupp, Freudenstein & Co. usw.), Gattungs- sowie Eigentumsschilder; in H0 03 Schicht, 184 (Eigenbau), 23, 84, 89 DR, 91 (Hruska), 99 (HERR) in N 01 (Eigenbau). W. Allner, Sundhäuser Str. 17, Nordhausen, 5500

Suche H0 BR 42, 50 (m. Laufachse), E 44.5, Rhese E 18, E 94, SKL, Mot. BR 23, 3achs. Reko-Wg., 3- u. 4achs. preuss. Abt.-W., Mod. Bln. S-Bahn. Angebote m. Preis an: P. Ratzka, K.-Marx-Platz 8, Sandersleben, 4332

Suche Archiv-Bände der Reihe transpress-Verkehrsgeschichte, „BR 01", „BR 44", „Deutsche Eisenbahn 1835–1985", „Die DR 1945–1985", „Lokomotiven der DR", Eisenbahnliter. v. transpress-Verlag. Krinke, Gutenbergstr. 46, Zittau, 8800

Suche Ifo-Austausch über Loks BR 52 (FN, Foto, Betriebsbuchausz.). Langner, Riesaer Str. 135, Prösen, 7909

Suche dringend Dampflokfotos von 1920 bis 1935 zum Modellnachbau, auch Einzelaufnahmen. Baureihe und Aufnahmeposition gleich. Uwe Lindow, H.-Schütz-Str. 19, Rostock 5, 2510

Suche Heft 12/84, biete Heft 4/86. M. Hähnel, W.-Pieck-Str. 52 L, Usedom, 2250

Suche rollendes Material H0: MK 4; BR 84, 91, 89 DR, Um- und Eigenbauten sowie Lux-Constant komplett. A. Preuß, Annenallee 15, Berlin, 1170 (nur schriftlich)

Suche dringend „me" 1953–1982; 2–4, 6–9, 11/83, 5–9, 12/84; 3, 6, 7/85; 4–12/86 und 1–9/87. Th. Hermann, Hauptstr. 4, Neustadt, 5601

Suche H0 BR 91, PwPosti 34, Altenberger, Drehschemelwg., Gw 02 (Wasserstoff), ETA, B4i, GG m. Brh., G 04 m. Brh., SKL, Kö. Biete u. a. Ciuv. SVT 137 Zd. Olaf Stener, Feldberger Ring 48, Berlin, 1153, Telefon: 5 48 87 50

Modelleisenbahn 00, 0, I, von Märklin u. Trix zu kaufen gesucht oder Tausch gegen H0-Material, auch Eigenbau. John, P.-Schneider-Str. 67, Weimar, 5300

Biete Bing-Material (1 Lok, Wagen und Zubehör), 500,– M. Suche Nenngr. H0 BR 91, BR 84, SKL. Bernd Thürmer, Weinbergstr. 43, Lauchhammer-I, 7812

Biete rollendes Material, Nenngr. TT. Su. „me" Jhg. 82. G. Schumann, A.-Schweitzer-Ring 14, Wilkau-Haßlau, 9533

Su. in H0 Dampf-, Diesel-, -Elloks, Triebwag., Personen- u. Güterwagen aller Hersteller, weiterhin Gehäuse f. BR 23, 50, 24, 64, 81, 84, 89 E 63 sowie Straßenfahrzeuge in H0. Grellert, Lahnstr. 16, Zepernick, 1297

Suche „Straßenbahn-Archiv 5"; „BR 01"; „Die Berliner S-Bahn" (1963); „Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt"; Fahrpläne und Kursbücher von 1945 bis 1977 (DR); Fahrpläne Städtischer Nahverkehr von Berlin vor 1980, zu kaufen. Roland Sponholz, PF 18-82, Schöneiche, 1254

Su. f. TT zwei BR 35. Schriftl. an: P. Sachse, Stößener Weg 59, Osterfeld, 4903.

Liebhaber sucht „Lokomotiven aus Esslingen", Glasers Annalen 1877–99, 1900–10, 1911–18, 1920–30, 1931–43, 1947–67, „Reisen m. d. Schmalspurbahn", „Schmalspurbahn in Sachsen", „Die Dampflokomotive", „BR 44", „BR 91.19", BR 01–96 u. 97–99, „Dampflok-Archiv 2", Lokomotiv-Archiv Sachsen 1 u. 2, „Ellok-Archiv", „Die Thüringerwaldbahn", „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Steilrampen ü. d. Thüringer Wald", „Pionier- u. Ausstellungsbahn", „me" Jg. 1–25, TT BR 23, 35, 50.40 E 70, T 334, D-Zug „Silverlines", alte ZEUKE-Wagen, N BR 55. Biete „Li. u. re. d. Kleinbahn", „me" 3–12/78, 2, 3/81, 3/82, 9, 10/84, 1, 2/85, 6/87. F. Horning, Schmidtstr. 19a, Magdeburg, 3018

Dampflok-Archiv Bd. 2, 3, 4, letzte Auflage „Ellok-Archiv" zu kaufen ges. M. Golk, Lindenstr. 26, Großräschen, 7805

Reisezugwagenfotos im Kauf/Tausch geg. Lokfotos su. Nette, Pfortastr. 19, Naumburg 3, 4800

Biete kompl. Anlage, Spur S, 100,– M (evtl. auch Verkauf), und rollendes Material Spur 0 u. Gleise, 80,– M. Suche Zubehör Spur 0. Pulz, Bahnhofstr. 48, Niemegk, 1824

Biete „Schmalspurb. Gera-Pf.-Wuitz-Md.", 12,– M, und „Bw. zur Dampflokz.", 14,– M. Suche „Harzqu.- u. Brockenb. nebst Anh. SHE" u. „Selketalb.". Loberenz, Helbraer Str. 110, Eisleben, 4250

Biete Spur 0 Zeuke-Bahn u. Stadtilm-Ellok mit Märklin Personenzug; „Li. u. re. der kl. Bahnen". Suche Spur 0 2C1-Lok u. D-Zug; „Schiene, Dampf u. Kamera". Auch Verk./Kauf. Heibing, Heinrich-Rau-Str. 390, Berlin, 1143

Biete H0 pr G.8[1], 50,– M; TT BR 112, 30,– M; 130, 30,– M; 132, 30,– M. Suche H0 Schicht-Postwagen, TT E 70, auch defekt, Tausch, evtl. Verkauf, des weiteren leihweise Dampflok-Archiv 1–3. Fred Kornmesser, A.-Bebel-Str. 27, Tangerhütte, 3510

Biete Me- u. Eb-Literatur, „me" 1953/54, gebunden, 1961–1982, ung., in H0 BR 23, 24, 42, 50, 64, 66, 81, 89, 91, M 61, V 200, E 11, E 42, 106, VT 135 m. 2 Beiwg., div. Güterwg., Modellautos (ESPEWE u. a.), in H0m BR 99 (HERR). Suche Eb-Literatur, in H0 BR 01 m. Umlaufschürze, BR 56 u. Eigenbau, SKL, Draisine, Güterwg., Modellautos, in H0e Lok sächs. IK „technomodell". J. Wegner, K.-Gehrmann-Str. 18, Rathenow, 1830

Biete N BR 55, 50,– M; BR 65, 44,– M; unbenutzt. Suche Eisenbahnliteratur. H. Stelter, Siedlerweg 14, Königswalde, 9309

Biete Eb- und Mb-Literatur, Eb- und Mb-Kalender, DR-Dienstvorschriften, H0- und H0e-Mat., Liste geg. Freiumschlag. Suche Dias v. DR-Elloks, Lokschild E 11 o. E 44, transpress-Literatur ab 1987. L. Großöhme, W.-Pieck-Str. 6a, Coswig, 8270

Biete transpress, u. a. „Reisen m. d. Schmalspurbahn", „BR 44", „Glasers A.", „Esslingen". Suche „Glasers A. 30–43", BR 99, 84, 24, 91, evtl. Verkauf. Nur schriftlich an: T. Rohr, Schinkelstr. 3, Erfurt, 5026

Biete in H0 BR 42, 50,– M; 50, 50,– M; 64, 40,– M; 66, 60,– M; 80, 40,– M; G 8, 70,– M; E 449.01, 50,– M; 75 sächs., 100,– M; in N BR 55, 55,– M; V 100, Eigenb., 100,– M; „me" 1978–1987, 21,– M pro Jahrg. Suche in N Loks und Wagen (Eigenbauten), in H0 BR 91, 84, 89, nur Tausch. Udo Reimer, Schönhauser Allee 56, Berlin, 1058

Biete H0 BR 50, BR 80; „me" 1955–61, 1964–71, 1980–82; „Lokomo. v. Borsig", „Strab.-Archiv 4". Suche H0 BR 84, BR 91 u. alle and. Dampfl., auch def. od. nur Teile, „me" Heft 3/52, Literatur, Kataloge. Biete im Tausch BR 64 geg. BR 66. Klaus Sakschewsky, Blumenstr. 6, Riesa, 8400

Biete „Li. u. re. d. kl. B.", „Müglitztalb.", „Straßenb.-Arch. 1", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", in H0 BR 81, 110, 130, E 69. Suche „me" 52–76, „BR 01", „BR 44", „150 J. dt. Eb.", in H0 BR 03, 50, 84, 86, 91, E 04, E 18, E 94. Paul, W.-Pieck-Str. 17, Waldheim, 7305

Welcher Eisenbahnhistoriker beschäftigt sich mit der Geschichte der Firma L. Schwartzkopff? Suche Informationen u. Fotos über Lok Fab.-Nr. 7089 „ERNA", Bauj. 1919, von der Maschinenbau Aktiengesellschaft, vormals L. Schwartzkopff. F. Hoffmann, Am Vogelherd 15, Forst, 7570

Biete „Die Dampflok" v. 63, „Triebwg.-Archiv", „Schmalspb. in Sachsen", Steilramp., Borsig-Loks, „Hist. Bf.-Bauten I", Übersch. d. Alpen, Verkehrsgesch., „Strb.-Archiv 5", Modellb.-Kal. 87, 88; H0 4achs. Wagen v. Pico-Expr. u. Schicht, 2achs. Güterwagen sowie and. roll. Mat. u. Lit. Suche (alles in H0) ETA-Bausatz DRG m. Motor, Drehscheibe, Figuren, H0e Mod. v. „technomodell" u. Mat. (DMV-Bausätze), Liter. Strb.-Archiv 2, 4, EB-Jahrb. 71, 72, 76. Liste anf. Puschner, Mascovstr. 1, Leipzig, 7050

Tausche „me" ab 1956 gegen „Mosaik" alte Serie. Wehnert, Tel.: Dresden 82 04 54, Mi. 18–19 Uhr.

Biete „me" 8, 12/1976; 9, 11, 12/1975; 11/1974; 1977–1984 kompl. Suche „Deut. Eisenbahn 1835–1985". W. Klöppel, Hauptstr. 16, Thalebra, 5401

Verk. „me" Jhg. 1955, Hefte 4–12, u. Jhg. 1956–82, Hefte 1–12, 15,– M/Jhg. Zuschr. an: H.-J. Pade, Wolgograder Allee 194, Karl-Marx-Stadt, 9050

Verk. H0 BR 75 sächs., BR 86, je 45,– M; Pwi 32, Bi 33, je 6,– M; 2 G.-Wagen, je 5,50 M; ME-Kal. 71–83, 86, je 6,– M; Eisenbahn-Kal. 77–80, 82–87, je 3,– M; „me" 71–87, je 15,– M. Scotland, L.-Herrmann-Str. 32, Berlin, 1055

Biete „Reisen m. d. Schmalspurb.", EB-Jb. 69–84, „Hist. Bhf.-Bauten I", Verkehrsgeschichte, Strab.-A. 3, 4, Lokomo. v. Borsig, „Seilbahnen der DDR", „DR A–Z", „Schmalspurb.-A.", „Diesellok-A.", „Rangier-Diesell.", „Dampfl.-A. 1", „me" 60–86. Suche Lokschild, kein EDV, bevorz. BR 01, 03, 44, „Dampfl. Glasers-A. 1911–18", „Diesellok Glasers-A.", „Lok-A. Bayern", „me" 52–55, Liste gegen Freiumschlag. Stefan Schubert, B.-Brecht-Str. 21, Werdau, 9620

Biete N BR 55 DR, transp.-Lit. Su. BR 55 N and. Var., Pilz-Profil S-Ilm., auch „Schrott". Ulf Linnbach, PF 39, Lichtenstein, 9275

Biete von Zeuke TT-Loks, Wagen, Gleismaterial, Häuser, 800,– M. Marita Sander, H.-Tschäpe-Str. 43, Berlin, 1156

Biete BR 80, „Berlin und seine S-Bahn", „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen", „Links und Rechts der kleinen Bahnen", „Müglitztalbahn", „Berlin und die Märkischen Wasserstraßen", Modelleisenbahnkalender 1966–1987. Suche im Tausch DMV-Bausätze (SKL, ETA u. a.), Bahnbetriebswerk zur Dampflokzeit. R. Becker, Unter der Lobdeburg 1 a, Jena-Lobeda, 6902

Verkaufe TT-Heimanlage, 2 mal 1,20 m, 3 Kreise, Faltengebirgsmotiv, 25 Weichen, DKW, 500,– M; Schaltschrank mit 3 Trafos, 250,– M; sämtl. Loks m. Wagen von 5,– b. 60,– M. Schwabe, Klosterstr. 11, Blankenburg, 3720

Verkaufe in H0 13 Loks und Wagen, nur zus. für 1000,– M. Bruder, Kronenburggasse 25, Erfurt, 5020

Verkaufe H0 BR 50, 56, 66, 75 sächs., 80, 86, 110, 118.0, 120, 130, V 200 DB, E 11, E 44, Gehäuse 52, 80, 81, 89, 120, 130, My 1122 DSB, E 69, V 100, div. Kleinteile, Güter- u. Personenwagen, Bernd Walther, Talstr. 21, Dörfel, 9301

Biete Eisenbahnliteratur von transpress und Slovart (Liste anfordern). Suche H0-Modellautos aus Plast, verschied. Hersteller. Jürgen Süß, Hans-Schiller-Str. 27, Auerbach, 9700

Biete in H0 BR 01 (Box/Öl), 41, 52, 55, 75, 86, 118, 244, ES 499, div. Wagen (Liste anfordern). Suche in H0 BR 01 (Speiche/Kohle), 03, Oberlicht D-Zug-Wagen, Drehscheibe. Verkauf und Tausch. H.-J. Linthe, Treuenbrietzener Str. 19, Niemegk, 1824

Biete H0 BR 91, 84, 85, 93, 44 (Eigenb.). Suche Dampfspielzeug, Luftmotor, Schiffe und Loks in 0 und I. Henzel Rinkartstr. 20, Berlin, 1195, Tel.: 6 32 05 39

Biete H0e I K-Funktionsmodell („technomodell"), HERR H0m-Wagen, 295,– M Suche H0 BR 98", Leigeinheit (Eigenbauten). Zuschr. an: H. Zimmer, Humboldtstr. 12, Weimar, 5300

Aufruf zum XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1988

Zur Förderung der Freundschaft und Zusammenarbeit der Modelleisenbahner der europäischen Länder rufen wir zum Leistungsvergleich der Modellbauer im Jahre 1988 auf.
Dieser nunmehr XXXV. Internationale Modellbahnwettbewerb wird vom 23. bis 27. August 1988 in Warschau stattfinden. Alle Wettbewerbsmodelle werden vom 28. August bis 11. September 1988 in einer repräsentativen Ausstellung in Warschau der Öffentlichkeit gezeigt.

1. Teilnahmeberechtigung
Zur Teilnahme am XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb sind alle Modellbauer des schienengebundenen Verkehrs als Einzelpersonen sowie sämtliche Modellbauklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften aus allen europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen
Es werden folgende Gruppen für die Wettbewerbsmodelle gebildet:

A Triebfahrzeuge
A 1 Eigenbau – Es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
A 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht.
A 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps.

B Sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B 1 Eigenbau – Es dürfen nur Radsätze, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
B 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht.
B 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps.

C Verkehrstypische Hoch- und Kunstbauten des schienengebundenen Verkehrs

D Funktionsfähige technische Betriebsmodelle des schienengebundenen Verkehrs

E Vitrinenmodelle

F Dioramen des schienengebundenen Verkehrs

3. Bewertung
Die Modelle werden durch eine internationale Jury auf der Grundlage der vereinbarten Wettbewerbstabellen bewertet. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR, der UVR und der VRP zusammen.

Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Die eingesandten Wettbewerbsmodelle werden in den obengenannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet.

4. Einsendung der Modelle
Die Wettbewerbsmodelle sind zu senden an
Warszawsk Klub Modelarzy Kolejowych
PL - 00-024 Warszawa
ul. Al. Jerozlimskie 50
Dworzec PKP Warszawa Sródmiescie.

Als letzter Einsendetermin gilt der 15. August 1988. Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:
Name, Vorname
Anschrift
Alter (Geburtsjahr)
Modellbezeichnung
Wettbewerbsgruppe (gemäß 2.).
Angaben zur Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.

Alle Modelle müssen gut verpackt sein, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung zahlt der Einsender. Das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen.

Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der Volksrepublik Polen vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen
Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Gruppen A und B Unterlagen vom Teilnehmer beizufügen, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb versagt werden. Bei Modellen der anderen Wettbewerbsgruppen sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos und dergleichen beizufügen. Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungsgruppe nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert. Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Gruppe bewertet werden.
Die Jury-Mitglieder, mit Ausnahme des Vorsitzenden, bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Reihung der Modelle (Platzziffer) vor. Das arithmetische Mittel der Punkte und die Summe der Platzziffern aller Jurymitglieder bilden die Gesamtwertung für das Modell. Bei Gleichheit der Punkte und der Platzziffern entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Modelle werden grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM bestätigt. In den Gruppen A und B darf nur im Interesse der vollständigen Vorbildtreue davon abgewichen werden. Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Gruppen A bis D und F sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Farbgebung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsempfindlichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Modell befahren kann.

Warszawsk Klub Modelarzy Kolejowych

Hinweis
Die Teilnehmer aus der DDR beachten bitte die Informationen in Heft 4/88 des „me" auf der „forum-Seite".

XXXIV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1987, Gotha

1 Lokomotive 61 002, Nenngröße TT, von R. Buschan (DDR), Kategorie A 1, 3. Preis

2 EDK 50, Nenngröße TT, von H. Linke (DDR), Kategorie B 2, 3. Preis

3 Lokomotive O 724 der SŽD, Nenngröße H0, von L. Jaszozenko (UdSSR), Kategorie A 2

4 ČSD-Autotransportwagen, Nenngröße H0, von P. Erben (ČSSR), Kategorie B 2/II, 3. Preis

5 pr. S 7 der KPEV, Nenngröße H0, von H. Kohlberg (DDR), Kategorie A 1, 2. Preis

Fotos: Albrecht, Oschatz

1



2



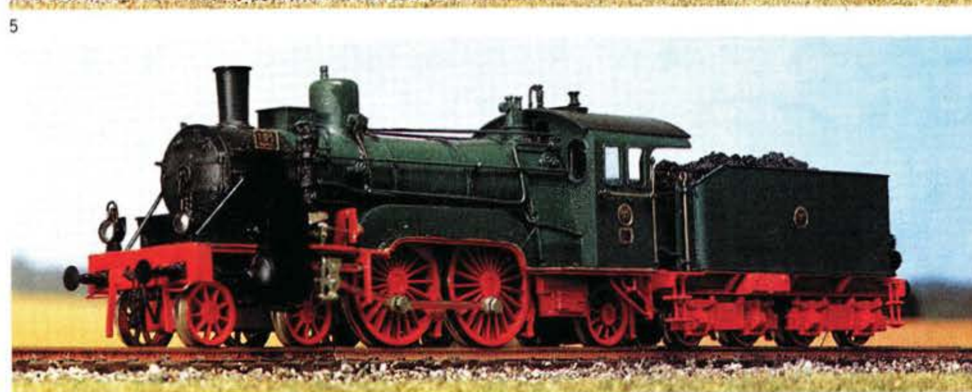
3



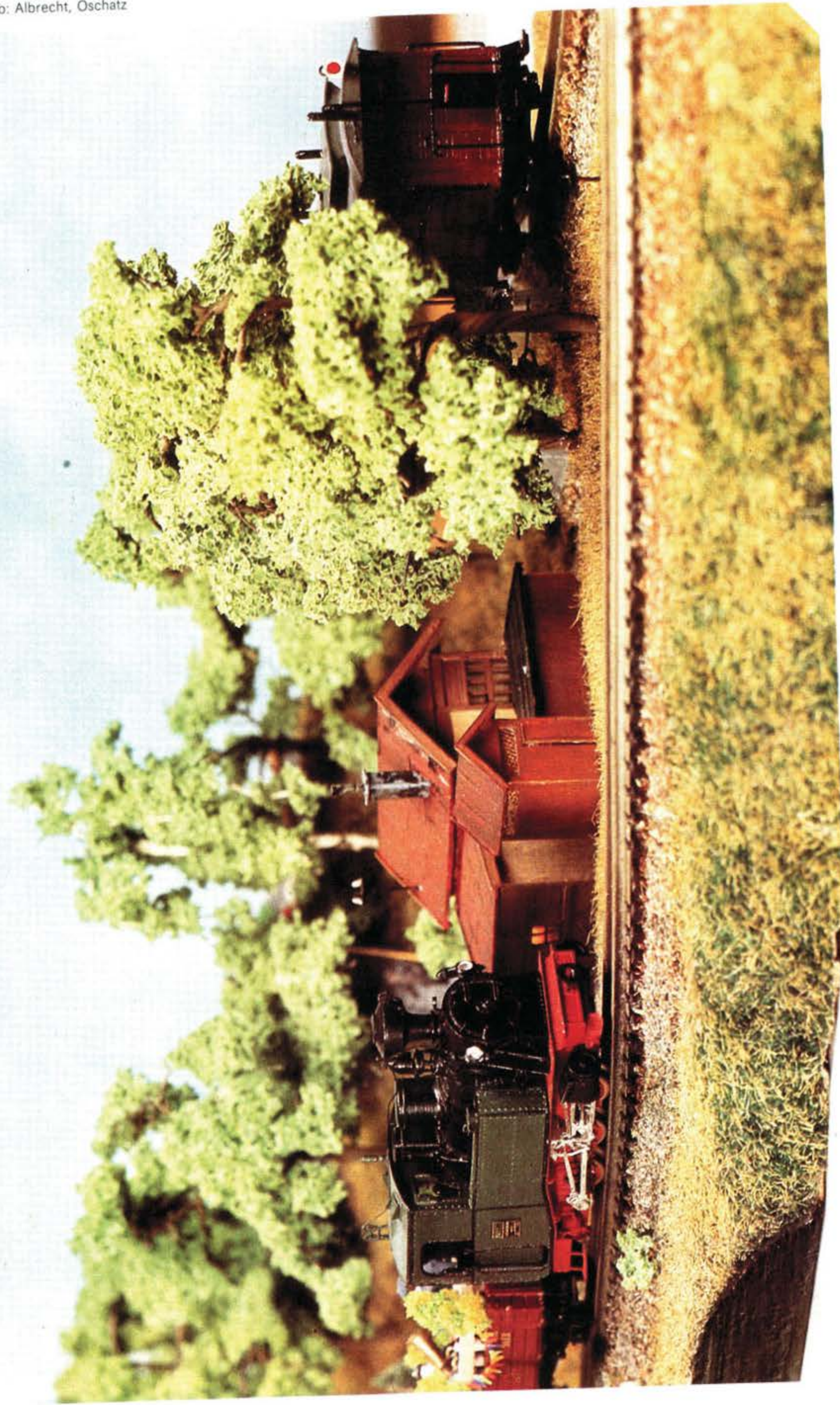
4



5



16330 5 140 339 059
ADLER,S
9090 4021 2090 ZINZ 11/B224



Vier beim XXXIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1987 vertretene Modelle: sächs. IK ($H0_e$) von A. Demming (DDR), dahinter der „Musikwagen" ($H0_e$) von K.-H. Metzner (DDR) und rechts der sächs. Gepäckwagen ($H0_e$) von H. Völschow (DDR) auf dem Abzweig „Rataje" ($H0_e$) von L. Javůrek (ČSSR) stehend. Foto: Albrecht, Oschatz